



UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA
INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA

**DA SEGURANÇA DA DOCA À BOCA DO CANHÃO: A BAHIA AS VOLTAS
COM PIRATAS E CORSÁRIOS NOS SÉCULOS XVIII E XIX.**

GUSTAVO GOMES DE MEDEIROS

BRASÍLIA
2021

GUSTAVO GOMES DE MEDEIROS

**DA SEGURANÇA DA DOCA À BOCA DO CANHÃO: A BAHIA AS VOLTAS
COM PIRATAS E CORSÁRIOS NOS SÉCULOS XVIII E XIX.**

Trabalho de Conclusão de Curso,
apresentado ao Departamento de
História, do Instituto de Ciências
Humanas da Universidade de Brasília,
como parte das exigências para a
obtenção do grau de licenciado em
História sob orientação do Professor Dr.
André Cabral Honor.

**BRASÍLIA
2021**

GUSTAVO GOMES DE MEDEIROS

**DA SEGURANÇA DA DOCA À BOCA DO CANHÃO: A BAHIA AS VOLTAS
COM PIRATAS E CORSÁRIOS NOS SÉCULOS XVIII E XIX.**

Este Trabalho de Conclusão de Curso foi julgado adequado para obtenção do grau de Licenciado em História, e aprovado em forma final pelo Instituto de Ciências Humanas do Departamento de História.

Brasília, 12 de novembro de 2021.

Banca examinadora:

Professor Dr. André Cabral Honor (Orientador)
Departamento de História – Universidade de Brasília

Professor Dr. Daniel Gomes de Carvalho
Departamento de História – Universidade de Brasília

Professor Dr. José Inaldo Chaves Junior
Departamento de História – Universidade de Brasília

AGRADECIMENTOS

Gostaria de agradecer à minha mãe Rose, mulher nordestina revestida de um caráter ímpar, que me ensinou a importância de valores como a empatia, tolerância, paciência e o amor. Agradeço também as minhas irmãs Fabiola e Priscila e ao meu irmão Elton pelo constante apoio e amizade.

Agradeço aos meus amigos que se mantiveram ao meu lado, mesmo quando não pude ser tão presente. Agradeço aos meus amigos e colegas da UNB que me ajudaram nesta jornada: Vanessa Queiroz, Fabíola Mendes, Daniel Felix, Thereza Cristina.

Agradeço especialmente ao meu orientador André Cabral Honor por sua dedicação, compreensão, gentileza e paciência, mesmo quando não pude dispor do tempo que deveria para todas as minhas obrigações.

Não poderia deixar de registrar minha gratidão pela minha amada Vanessa Morais, pois ela esteve ao meu lado em todos os momentos desta longa trajetória. Grande companheira neste desafio, compreensiva, atenciosa e amorosa, vivenciei comigo as dores e alegrias em todos esses anos da graduação.

Por fim, agradeço a todos os professores e professoras que tive o privilégio de ter em tantos anos como aluno de História da Universidade de Brasília.

“Como os que se veem em grandes prosperidades, devem com razão andar cercados de receios da adversidade.”

Melchior Estácio do Amaral

RESUMO

As incursões e ataques de piratas e corsários contra a capitania da Bahia ocorriam desde o século XVI, atraídos pelo intenso comércio marítimo que movimentava principalmente o porto de Salvador. Essas investidas se estenderam pelos séculos XVIII e XIX acarretando em muitos prejuízos para a economia colonial, pois além de causar danos materiais às embarcações que eram alvos dos assaltos, a presença de navios inimigos exigia a mobilização de recursos e medidas que garantissem a proteção dos navios mercantes, e a defesa do litoral da capitania. Este trabalho tem por objetivo propor o estudo das condições que favoreciam as investidas de piratas e corsários à Bahia, buscando identificar quais mecanismos dispunham para debelar esses ataques, além de examinar as dificuldades que a capitania enfrentava para prover recursos para defesa.

Palavras-chave: Piratas e Corsários; Bahia; Defesa; Recursos; Ataques; Comércio Marítimo.

ABSTRACT

The incursions and attacks of pirates and corsairs against the captaincy of Bahia occurred since the 16th century, attracted by the intense maritime trade, which mainly moved the port of Salvador. These attacks lasted through the 18th and 19th centuries, causing much damage to the colonial economy, as in addition to causing material damage to vessels that were targets of the assaults, the presence of enemy ships required the mobilization of resources and measures to ensure the protection of the ships merchants, and the defense of the coast of the captaincy. This work aims to propose the study of the conditions that favored the onslaught of pirates and corsairs to Bahia, seeking to identify which mechanisms it had to defeat these attacks, in addition to examining the difficulties that the captaincy faced in providing resources for defense.

Keywords: Pirates and Corsairs; Bahia; Defense; Resources; Assaults; Sea Trade.

SUMÁRIO

| | |
|---|-----------|
| INTRODUÇÃO..... | 9 |
| 1 – Porto de Salvador..... | 11 |
| 1.1 – Produtos na Capitania da Bahia..... | 11 |
| 1.2 – A Capitania da Bahia como escala para os navios da Carreira da Índia..... | 14 |
| 1.3 – Navegando para o Porto de Salvador..... | 18 |
| 1.4 – Defesas de Salvador..... | 21 |
| 2 – Piratas e Corsários no Atlântico Português..... | 25 |
| 2.1 – Piratas..... | 29 |
| 2.2 – Corsários..... | 31 |
| 3 – Insuficiência de Recursos..... | 33 |
| 3.1 – Armas e insumos de defesa..... | 33 |
| 3.2 – Escassez de tripulação..... | 41 |
| 3.3 – Sistema de comboios e escoltas armadas..... | 47 |
| | |
| CONSIDERAÇÕES FINAIS..... | 50 |
| | |
| FONTES E REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS..... | 51 |

INTRODUÇÃO

A transição do século XVIII para o XIX foi marcada por mudanças físicas na estrutura colonial da América Portuguesa, produzidas através do crescimento populacional e pela diversificação econômica entre outros elementos ligados ao aumento da importância do Brasil para a economia de Portugal. Dessa maneira é possível considerar o aumento gradual e expressivo da economia colonial, com a crescente diversificação dos produtos escoados nos portos das principais capitâneas do América portuguesa, como um dos fatores para a ocorrência de ataques e pilhagens em sua costa.

A proposta deste trabalho se concentra no estudo da ação de piratas e corsários entre os séculos XVIII e XIX na capitania da Bahia, verificando os impactos dessas atividades sobre comércio marítimo e nas suas estratégias de defesa. Assim, buscar-se-á compreender os fatores internos ligados a dinâmica comercial da Bahia, analisando as suas características econômicas e materiais, em que objetivo será identificar os recursos e meios empregados para a defesa e dissuasão dos ataques ao litoral baiano e suas embarcações.

Proponho analisar as medidas que foram tomadas para estancar os efeitos dos ataques, proteger as embarcações comerciais e os portos para dissuadir os piratas e corsários do litoral e das rotas comerciais da Bahia entre os séculos XVIII e XIX.

As fontes utilizadas neste trabalho são dois documentos do Arquivo Histórico Ultramarino e trechos da História Trágico-Marítima. Os documentos do Arquivo Histórico Ultramarino são correspondências da capitania da Bahia do final do século XVIII e do começo do século XIX. Os trechos da História Trágico-Marítima foram produzidos no século XVI e XVII.

O primeiro documento expõe a falta de recursos na Capitania, alertando sobre impacto da falta de pólvora para defesa, e as necessidades que a carência deste recurso gerava. O segundo documento é um requerimento de um negociante da Bahia que faz pedido para que sua embarcação seja equipada a fim de realizar uma viagem em segurança, com condições de repelir ataques de piratas e corsários. Os trechos da História Trágico-Marítima trazem relatos a cerca da situação dos navios portugueses frente as investidas de inimigos. Esses relatos apontam para as dificuldades dos portugueses nas travessias, assinalando as dificuldades e carências de recursos para defesa dos navios.

Esses documentos possibilitam o estudo sobre o impacto da falta de recursos materiais para defesa da Capitania da Bahia e dos navios portugueses, frente aos ataques e investidas de piratas e corsários, apontando para necessidades que foram recorrentes na América portuguesa e no comércio marítimo português.

O primeiro capítulo tratará dos aspectos econômicos da Bahia e a relevância de sua produção para a América portuguesa, buscando relacionar esse aspecto com a escala de navios de Carreira da Índia no Porto de Salvador. Abordará também a navegação para Salvador e os elementos constitutivos de Defesa desta cidade. O segundo capítulo propõe uma discussão a respeito da quebra do monopólio ibérico sobre a navegação atlântica, abordando a incursão de piratas e corsários no Atlântico português, tratando da conceituação dessas duas categorias. O terceiro capítulo discorrerá sobre a falta de recursos para proteção das embarcações e como a carência de materiais e tripulação afetava a constituição de meios efetivos de defesa. A última parte do terceiro capítulo irá abordar a importância e o funcionamento do sistema de comboios e de escoltas armadas para proteção das embarcações portuguesas em suas travessias.

1. O porto de Salvador

1.1. Produtos na Capitania da Bahia

A Bahia exerceu importante protagonismo na economia colonial entre os séculos XVII e XIX, e assim como em outras capitanias situadas na costa do Brasil, foi vítima da pirataria, gerando perturbações para a rotina do comércio marítimo, além de causar grandes perdas para a capitania e Coroa portuguesa.

Para a compreensão dos motivos que levaram a Bahia a se tornar um alvo constante de incursões de piratas e corsários, faz-se necessário examinar alguns aspectos que podem ter contribuído para as ações beligerantes perpetradas contra navios mercantes portugueses da dita capitania.

O aumento da produção de riquezas na América portuguesa despertou o interesse das nações que não possuíam ainda a mesma excelência portuguesa no trato do comércio marítimo. O elemento econômico pode ser considerado como fator primordial para atração da pirataria levando em consideração que essa é a grande força motriz que impulsionava as abordagens em busca dos carregamentos. Sobre esses aspectos econômicos que influenciaram a ação corsária, Godinho apresenta uma interessante perspectiva:

A razão econômica é ainda mais imperativa. Sem cabedais, como participar nas transações, inclusive nas trocas em que uma das partes engana a outra; para permutar nem que seja quinquilharia, é preciso dispor de mercadorias, e estas, houve que as fabricar, ou que as comprar, para comprar é preciso ter dinheiro, e para o ter houve que produzir, vender ou recorrer a outros meios; ora, tanto para comprar como para produzir, necessita-se de disponibilidades monetárias ou de crédito. Quanto nada disso se tem, a única possibilidade de entrar no circuito é roubar, pela astúcia ou pela força, bens ou espécie, e acumular os proventos de tais pilhagens. (GODINHO, 1990, p. 459-460)

A intensificação do comércio ultramarino promoveu a expansão do projeto marítimo da Coroa portuguesa. O Atlântico na segunda metade século XVII se consolidou como o principal palco da transposição de fronteiras para o fortalecimento do trato mercantil português. O desenvolvimento do comércio Atlântico após o século XVI modificou o plano geográfico do comércio mundial massificando o processo de colonização de novas áreas. O continente americano expandiu as atividades econômicas, gerando um consistente volume de riquezas que eram transportadas pelas rotas marítimas.

Segundo Russell-Wood, Portugal se beneficiava de uma grande rede no Atlântico que interligava Norte e Sul, “essas redes davam flexibilidade à adaptação a condições geopolíticas e comerciais e a mercados em transformação.” (RUSSELL-WOOD, 2014 p. 112)

Em meados de 1600 a Bahia havia se consolidado como uma das principais capitânicas da colônia, destacando-se como produtor de gêneros para exportação como o açúcar, tabaco, algodão, couro e madeira. Assim a capitania se estabeleceu como um dos principais escoadouros de produtos da monarquia pluricontinental portuguesa:

Durante a primeira metade do século XVII, a dinamização da economia açucareira, tendo o Recôncavo baiano como o mais importante centro produtor, com todas as suas implicações, fez de Salvador, uma das mais promissoras cidades do Império Português. A exportação de açúcar, a importação de escravos da África e a condição de entreposto mercantil, intermediando produtos vindos do reino e a produção colonial, conferiram-lhe, no âmbito do espaço imperial, papel estratégico e fundamental, cumprindo o que Brudel denominava de função primordial das cidades no contexto da economia mundial. (SOUZA, 2012, p. 28)

A produção de açúcar no Recôncavo¹ se constituiu como uma das principais atividades comerciais desenvolvidas na Bahia pela Coroa portuguesa e sua importância para a economia colonial permaneceu em um patamar elevado dentre outros gêneros de exportação até meados do século XIX. “As caixas de açúcar produzidas no Recôncavo se juntavam as produções de Ilhéus, Porto Seguro e também com as da capitania de Sergipe, que era computada como parte da balança comercial baiana.” (SOUSA, 2012, p. 35)

Paralelo ao açúcar, o tabaco correspondeu a uma considerável fração da produção local, possuindo um elevado valor comercial com grande demanda no mercado externo. As áreas de plantação não se limitavam apenas ao Recôncavo, se espalhando pelo agreste baiano e vilas do interior. A exportação de tabaco para a África para compra de escravos durante o século XVIII era bastante lucrativa para os produtores e comerciantes da Bahia, pois Segundo Boxer, os comerciantes baianos descobriram que os mercadores africanos

¹ Os primeiros núcleos de povoamento no Recôncavo, datados do século XVI, instalaram-se em terras baixas em torno da Baía de Todos os Santos onde se concentrava a cultura de cana. Em séculos posteriores, foram ocupadas as terras altas, compreendidas entre os rios Paraguaçu e Jaguaribe, onde se desenvolveram as culturas do fumo e de subsistência, além de atividades extrativas relacionadas à produção do açúcar – a derrubada da madeira, entre outras. Fora do Recôncavo havia outras manchas de ocupação. Ver: AZEVEDO, Esterzilda Berenstein de. Engenheiros do Recôncavo Baiano. – Brasília – DF: Iphan / Programa Monumenta, 2009, p. 24.

tinham preferência pelo tabaco baiano de terceira categoria, o que permitia aos produtores reservar o tabaco considerado de primeira e segunda qualidade à exportação para Portugal. (BOXER, 2002, p. 183)

Além de ser um expoente na produção e exportação de açúcar e tabaco, a Capitania da Bahia possuía uma área de mineração ativa, concentrada em duas regiões da Chapada Diamantina: Jacobina e Rio das Contas. A produção de ouro nessas regiões era expressiva para a coroa portuguesa, promovendo a abertura de estradas dentro e fora da capitania, beneficiando o escoamento da produção e a circulação de pessoas. De acordo com Avanete Pereira de Sousa:

As minas existentes nessas localidades produziram, de fins dos séculos XVII e meados do XVIII, quantia significativa de ouro. A existência por volta de 1725 de 700 bateias em Jacobina e 830 em Rio das Contas e a criação, no ano subsequente de duas Casas de Fundação nas referidas vilas, testemunharam o peso econômico das jazidas ali encontradas para as receitas metropolitanas, embora não tivessem parâmetro com a produção das Minas Gerais. (SOUSA, 2012, p. 38)

O escoamento da produção colonial, assim como a entrada de mercadorias vindas de Lisboa, África e Ásia promovia um fluxo intenso no porto de Salvador, que a cada ano recebia um número ainda maior de navios. Tal postura acabou por conferir a cidade o título de “cidade mercantil” (SOUSA, 2012, p. 39). A atividade produtiva promoveu a circulação de receitas na capitania e o crescimento da população acompanhado do desenvolvimento da cidade. O consumo interno elevou a demanda por manufaturas, bens de uso doméstico, insumos militares e artigos de luxo que eram importados da Europa. Da Ásia viam tecidos, louças, pólvora, ferragens, chumbo, alcatrão, farinha de trigo, vinho, vinagre e azeite de oliva, etc. (SOUSA, 2012, p. 39)

O desenvolvimento colonial foi acompanhado do aumento da importação de escravos oriundos do continente africano. Estima-se que entre os séculos XVI e XIX os portos do Brasil registraram a entrada massiva de mais de 3.000.000 de africanos escravizados. Boa parte dessas almas aportaram principalmente para abastecer as cidades de Salvador, Rio de Janeiro, Recife e São Luís do Maranhão. De acordo com Avanete Sousa, o comércio entre capitanias era responsável por uma fração relevante das receitas, fazendo de Salvador um porto central por onde:

As mercadorias importadas, principalmente escravos, eram desembarcados no porto de Salvador e distribuídos para outras capitanias, gerando intensas trocas inter-regionais, que empregavam navios e outras embarcações em números superiores aos que faziam conexão com Lisboa. (SOUSA, 2012, p. 40)

A força do comércio colonial registrado na Bahia, fez do porto de Salvador um dos principais atracadouros do Brasil, registrando um grande fluxo de frotas que aportavam na Baía de Todos os Santos entre os séculos XVII e XVIII. Segundo Avanete Pereira Sousa, os registros de cronistas e viajantes estrangeiros destacavam a grandeza do fluxo de embarcações que chegavam a Bahia carregados de mercadorias e que dela partiam abastecidos para Lisboa e outras praças. “Todos foram unânimes ao registrar a diversidade e a riqueza das frotas que anualmente vinham de Lisboa para a Bahia, trazendo tecidos, mercadorias manufaturadas e levavam ouro, açúcar, tabaco e madeira.” (SOUSA, 2012, p. 40)

1.2. A Capitania da Bahia como escala para os navios de Carreira da Índia

O comércio de especiarias desenvolvido com o oriente foi possivelmente um dos mais importantes elementos para a expansão do projeto marítimo português. Os navios da Carreira da Índia foram responsáveis pela consolidação de mais de um século do monopólio exercido pela Coroa na travessia do Atlântico. Ao transpor o Cabo da Boa Esperança, Portugal estabeleceu uma das rotas econômicas mais valiosas do mundo moderno. Mesmo com a forte concorrência, que tornaria o trajeto predominantemente navegado por holandeses e ingleses a partir de 1640, os portugueses continuaram o trânsito de navios para Goa ou Macau contornando a África até o século XIX. (GODINHO, 1990, p. 334).

Com passar dos anos, a Bahia tornou-se um destino esporádico de embarcações provenientes da Carreira da Índia, utilizando uma parte da travessia para ancorar em Salvador, no entanto no século XVI essas paragens nos portos portugueses na América eram ocasionais. Entre 1500 e 1635, documentos, levantados por Godinho (1990, p. 347-350), registram escalas esporádicas na costa América portuguesa. Segundo Godinho, “a grande mudança vai ser o estabelecimento como prática habitual da escala no Brasil no decurso da viagem de regresso.”

Durante o século XVI apenas em 16 anos, e quanto a 23 velas ao todo (num total de 705) se fez escala na costa Brasileira à ida para o Oriente, e em dois anos (1589-1593) em relação a um total de mais de 439 velas na viagem de regresso. O Brasil era muito importante relativamente à segurança da rota do Cabo, sobretudo à ida. (GODINHO, 1990, p. 357)

Informações apontam que no início do século XVII, “de 1600 a 1664 apenas 8 navios (em seis anos) tocam a terra brasileira à ida e 13 (em 11 anos) à volta; os primeiros, num total de 301 navios, ou seja, menos de 3%. Os portos brasileiros representam, portanto, um papel insignificante de 1500 a 1664.” (GODINHO, 1990, p. 357).

Apesar dos dados indicarem escalas nas travessias das naus, o regulamento da Carreira das Índias proibia claramente qualquer tipo de escala, devendo as embarcações fazer as viagens sem que houvesse ancoragens a fim de evitar ainda mais a dilatação do tempo da travessia, o qual já era prejudicado pelos obstáculos climáticos e físicos impostos a viagens tão longas. “A travessia demorava habitualmente de 6 a 7 meses, seja ida ou a volta, tempo que poderia ser afetado principalmente pelo período de monções.” (BOXER, 2002, p. 219)

Coibir os descaminhos (desvios, contrabandos) e evitar possíveis infortúnios com inimigos que espreitavam a rota faziam parte de uma estratégia para não aumentar ainda mais o tempo de viagem.

Os inevitáveis transtornos de uma viagem de seis a sete meses eram muitas vezes agravados pela insistência da Coroa portuguesa, na maior parte dos séculos XVI e XVII, de que os barcos da Carreira da Índia deveriam evitar escala em qualquer porto entre Lisboa e Goa, quer na viagem de ida, quer na viagem de volta. Apenas em casos de extrema necessidade estavam autorizados a fazer escala em lugares específicos, como a ilha de Moçambique, os Açores e (com menor frequência) Santa Helena. (BOXER, 2002, p. 220).

Evitar as paradas das naus nas viagens da Carreira da Índia foi um objetivo da Coroa portuguesa, porém essa diretriz caducaria antes mesmo de ter muitos efeitos práticos, pois as vicissitudes que acometiam esse tipo de viagem, castigavam o navio e a tripulação, tornando quase impossível evitar as escalas. Algumas provisões e cartas régias foram baixadas com intuito de instituir a proibição das escalas, entre elas a provisão do Conselho Ultramarino de 15 de dezembro de 1615, a de 15 de dezembro de 1661 e a carta régia de 18 de março de 1665. (HUTTER, 2005, p. 229).

No entanto, segundo Godinho, a partir de 1665 a dinâmica de escalas no Brasil sofreu uma mudança acentuada com o aumento no número de naus que faziam escalas na costa brasileira, com maior frequência no porto de Salvador. Na segunda metade do século XVII, Salvador era o porto preferido para as naus de torna-viagem, ou seja, aquelas que estavam de regresso das Índias para o reino. Apesar de algumas embarcações pararem primeiramente no Rio de Janeiro, elas seguiam para Salvador e somente após a parada na Capitania da Bahia seguiam sua viagem para Lisboa.

A partir de 1665 as cousas vão mudar. Durante 43 anos, até 1708, se à ida o número de navios que tocam no Brasil é apenas de 10 (mas o total baixou fortemente: 86 ou mais), na altura das viagens de regresso ao Reino é de 48, uma boa metade. Porquê? Muito simplesmente porque não se consegue já encher a carga na Índia nem no Extremo-Oriente, mesmo que se tragam artigos preciosos (diamantes, sedas, porcelanas, artigos de marcenaria chinesa), ora as naus precisavam de aumentar o peso na parte inferior do navio, e além disso o complexo económico visa agora o açúcar e o tabaco, por isso vão carregar essas mercadorias no Brasil. De 1709 a 1775 esta estrutura persiste: 10 navios (em 9 anos) à ida, num total de 141 (menos de 7,58%), mas 74 à volta, portanto pelo menos um navio todos os anos, as vezes dois. (GODINHO, 1990, p. 357.)

A escala no porto de Salvador incrementava a economia da Capitania por meio da criação e difusão de vários ofícios que se fortaleciam junto ao aumento da circulação de navios na Baía de Todos os Santos. Entretanto essa frequência de navios aumentou consideravelmente a partir do século XVIII provocada, principalmente, pela descoberta dos ricos campos de ouro na região que viria a ser a Capitania das Minas Gerais.

Durante a segunda metade do século XVII, tornou-se cada vez mais comum os navios da Índia, na viagem de volta, fazerem escala num porto brasileiro, em geral na Bahia, sob o pretexto do agravamento nas condições do tempo, ou de falta de provisões. Depois da descoberta e da exploração dos ricos campos auríferos em Minas Gerais, na década de 1690, essa parada tornou-se um hábito, finalmente – ainda que com relutância – sancionado pela Coroa, mas com o único propósito de reparar e reabastecer os navios. (BOXER, 2002, p. 234)

Alguns navios que faziam escala nas viagens de regresso das Índias tinham, por vezes, uma legítima emergência em aportar. A maioria necessitava de provisões e reparos, pois longas viagens cobravam um elevado preço para a saúde da tripulação, sendo necessários maiores recursos alimentícios a bordo. A estrutura da embarcação também

necessitava de atenção pois sofria variados danos infligidos pelo clima e pelos obstáculos no mar.

O aportamento de navios da Índia em Salvador era frequentemente seguido por intensas trocas de mercadorias. Os produtos trazidos do Oriente possuíam um grande valor no mercado brasileiro sendo trocados por ouro e tabaco, que posteriormente eram enviados com outras mercadorias para Lisboa.

De acordo com Russel-Wood (2014, p. 177), o século XVIII observou a consolidação da transferência de importância do leste para o oeste no império português, que pode ser entendido como um pensamento corrente entre muitos no período, como ilustra o trecho do comentário mencionado por ele, de autoria de um frade franciscano de Salvador chamado Antônio do Rosário que em 1702 escrevia. “A Índia Oriental há muitos anos que por pecados e injustiças já não é a Índia: O Brasil, pela cana, pelos bizalhos de diamantes que embarca em milhares de caixas todos os anos, é a verdadeira Índia e Mina dos portugueses.” O frade afirma ainda, que durante o século XVIII os navios do Brasil assumiram um novo papel como principais transportadores de metais preciosos para a metrópole.

Os navios que saíam de Salvador no século XVIII estavam, em geral, carregados de metais preciosos, sendo que uma boa parte dessa carga – constituída principalmente de ouro – eram de consignações destinadas ao pagamento do Tesouro Real em Portugal. Os fiscais da representação do gabinete do Tesouro na colônia em Salvador, faziam remessas regulares para várias repartições pertencentes ao Tesouro em Lisboa. (RUSSELL-WOOD, 2014, p. 185)

As naus da Carreira da Índia carregadas com ouro e toda sorte de mercadorias, aumentavam a tensão sobre o monitoramento do litoral brasileiro, que necessitava de constante vigilância e patrulha, pois havia vários registros de piratas e corsários guardando a costa da Bahia. Segundo Lapa (1968) “os navios dos entrelopos faziam a ronda das costas brasileiras, principalmente devido ao fato de Salvador servir de escala para as naus do Oriente”, destacando como exemplo o que passou a nau de Carreira da Índia Portas do Céu.

Os navios da Carreira, como deveriam estar sempre preparados para as acometidas dos piratas, ofereciam, no geral, heróica resistência ao seu abalroamento, procurando aproximar-se da costa, pois conseguindo que elementos de sua tripulação chegassem à terra, teriam maior

probabilidade de obter socorros, enviados particularmente de Salvador. Nesse sentido, um caso expressivo foi o da nau da Índia *Portas do Céu*, que em fins de maio de 1708, conduzindo o vice-rei Caetano de Melo de Castro, sofreu investida de um corsário francês, que havia algum tempo andava rondando nossas costas. A peleja durou toda uma tarde estendendo-se até a madrugada. Em plena refrega o navio português conseguiu dar à terra numa enseada, distante 7 léguas do Salvador. Providenciou então o governador Luís César de Meneses o socorro que se fazia necessário, tanto em gente quanto em material, que seguiu em dois lanchões, com práticos, oficiais, marinheiros, espias e apetrechos náuticos, ficando o governador insone até a manhã seguinte, quando pôde finalmente avistar a nau salva. Referindo-se a esse caso, lembrara Rocha Pita que; como muitos outros navios que serviam à Carreira, a nau do vice-rei viajava desprevenida, não esperando o aparecimento dos piratas. (LAPA, 1968, p. 149)

A importância econômica da Bahia para a colônia, suscitou a ambição de indivíduos e países que se lançaram sobre as rotas atlânticas em busca de pilhar as riquezas angariadas com a exploração das atividades econômicas.² A situação se agravaria após a descoberta do ouro e diamantes nas minas. A partir de então, as rotas que cruzavam os portos do Brasil ficaram ainda mais atrativas à pirataria com grandes carregamentos de metais preciosos despachadas em grande número para o Portugal.

1.3. Navegando para o porto de Salvador

As embarcações que rumavam para a Bahia deveriam seguir uma série de orientações para que a viagem transcorresse dentro do esperado. Na melhor das hipóteses desejava-se atracar no porto com o navio íntegro, com o menor número de baixas possíveis e de posse da carga com a qual partiu de sua origem. Manter a rota e chegar a salvo era uma expectativa que poderia ser frustrada se não fosse levado em consideração algumas características do trajeto e das cartas de navegação.

As frotas que seguiam para o Brasil, em especial para a Bahia, estavam cientes da importância do sistema de correntes oceânicas e de como o tempo afetava as viagens. “O sistema de ventos e correntes associados às limitações de navegação ditavam o cronograma das partidas e chegadas.” Conforme observado por Russell-Wood:

Ventos e correntes atlânticas também impunham restrições aos portos brasileiros. O giro oceânico do Atlântico Norte desloca-se em sentido

² A primeira tentativa de invasão da Companhia das Índias Ocidentais na costa Americana ocorreu em 1624 com o ataque a Salvador.

horário, enquanto o do Atlântico Sul é anti-horário. Há a convergência intertropical no Equador. Os ventos alísios de nordeste do Brasil levavam os navios portugueses para a costa nordeste do Brasil, mas a passagem em direção ao sul, para além de São Roque, seria obstruída pelos ventos alísios de sudeste frontais. Para a navegação costeira a monção de nordeste (outubro a abril) permitia navegar de Pernambuco a Bahia em quatro a cinco dias, e a monção sudeste (abril a outubro) permitia a travessia da Bahia a Pernambuco. (RUSSELL-WOOD, 2014, p. 128)

A navegação costeira no Brasil era impactada diretamente pelas monções e correntes, o que gerava dificuldades na comunicação dentro da colônia e ditava o comércio costeiro, tendo em vista que grande parte do deslocamento inter-regional era realizado pelo litoral por meio da navegação de cabotagem que não dependiam de monções ou correntes marítimas para funcionar interligando, por meio de caminhos fluviais, áreas que não eram propícias a aportamento.

Os cronogramas das frotas eram dependentes das estações do ano, o que regularmente gerava problemas para o controle imperial devido aos constantes atrasos no desembarque das mercadorias. Os ventos e correntes eram pontos cruciais na determinação dos itinerários de navegação afetando a presença de navios da Carreira da Índia e do Brasil nos portos.

Ignorar as estações do ano poderia se configurar como uma atitude imprudente, que acarretaria em uma travessia penosa ou, até mesmo, num naufrágio. Um capitão negligente e descuidado poderia levar sua embarcação a ser castigada por temporais incorrendo diversos riscos: naufrágio, ficar presos a zonas de calmaria por um longo tempo suficiente para esgotar os recursos a bordo ou cair nas mãos de piratas e corsários. “As rotas portuguesas convergiam e cruzavam com outras assediadas por navios espanhóis, holandeses, franceses e ingleses”. (RUSSELL-WOOD, 2014, p. 113).

Quando se tratava de nau mercante, principalmente se fosse da Carreira da Índia, a chegada ao porto da Bahia deveria ser guiada por uma embarcação menor pilotada por um prático ³experiente a fim de evitar acidentes. Os recifes e bancos de areia já haviam provocado naufrágios e danos em embarcações que não conheciam bem a formação do litoral. Em 1669, por exemplo, o Galeão sacramento que chegava sob mal tempo,

³ Práticos eram hábeis e experientes pilotos com profundo conhecimento da região em que atuavam os quais auxiliavam os navegantes que precisam aportar em segurança, principalmente navios de grande porte. Tratava-se de um ofício necessário principalmente em locais que apresentavam dificuldades de tráfego advindas de ventos, correntes, recifes, bancos de areia, movimento de maré, entre outros.

nafragou ao se chocar com banco de areia na região próximo a Baía de Todos os Santos, perecendo em torno de 800 pessoas, o dito navio transportava insumos para o estaleiro da Bahia. (HUTTER, 2005, p. 225).

Em Salvador se estabeleceu um dos mais importantes estaleiros ⁴da colônia, que rivalizava inclusive com outros que a Coroa possuía em outros domínios. A Bahia possuía a reputação de ter madeira de excelente qualidade para a construção naval, além da própria cidade de Salvador concentrar vários ofícios essenciais para a navegação.

Em sua pesquisa Lapa (1968) faz questão de destacar que nenhum outro estaleiro português fabricou mais navios destinados a Carreira da Índia como se fez em Salvador. Essas embarcações demandavam elevado grau de perícia e capacidade técnica, tendo em vista o tamanho desse tipo de navio, que chegava a ultrapassar facilmente 800 toneladas.

Mas muito embora se tenha conhecimento da intensa atividade que desde cedo, o estaleiro baiano passa a desenvolver, atendendo em ritmo crescente, e sempre com curtos prazos, de acabamento, tanto as naus da Carreira da Índia, como as frotas de outras ‘Carreiras’, as armadas guarda-costas, as embarcações de cabotagem e as próprias naus estrangeiras quando arribavam em casos de comprovada necessidade.” (LAPA, 1968, p. 52)

A produção naval em Salvador ganhou destaque em toda a monarquia pluricontinental portuguesa por causa, principalmente, da qualidade das embarcações produzidas. A construção levava, em grande parte, matéria-prima local.

O grau de qualidade das naus construídas no estaleiro de Salvador era perceptível se comparado o tempo de serviço das embarcações fabricadas em outros estaleiros. Boxer destaca que as naus construídas em outros estaleiros não faziam mais do que três a quatro viagens de ida e volta, e poucas duravam até dez anos. As naus construídas em Salvador duravam até mais de quinze anos em boa forma.

Não era apenas em virtude dos recursos que o estaleiro baiano progrediu, principalmente depois das disposições regimentais trazidas por Tomé de Sousa. O fato de ser Salvador a capital da Colônia, a importância da defesa e conservação do domínio americano ultramarino, sua situação de entreposto comercial e a antevisão de tornar-se praça de guerra, destinada a importante papel na defesa do ultramar africano e asiático, contribuíram para reforçar a argumentação

⁴ Empresa de conserto e fabricação de navios.

e tirar a hesitação da autoridade régia nessa escolha, concorrendo para que merecesse, o estímulo oficial. (LAPA, 1968, p. 59-60)

1.4. Defesas de Salvador

A manutenção das defesas do Brasil era elemento fundamental para a monarquia portuguesa, que precisava manter uma vigilância ativa sobre os portos devido a possibilidade de invasões e o assédio das rotas comerciais por nações estrangeiras.

A construção de fortes na cidade da Bahia data da segunda metade do século XVI quando o então governador-geral do Brasil Tomé de Sousa havia sido encarregado pelo rei de instalar a capital da América portuguesa em Salvador. Havia uma constante preocupação em guarnecer a cidade e torná-la segura. Para manter a segurança dos seu perímetro, Salvador contava com um razoável aparato de defesa no século XVIII constituído principalmente de fortalezas. “Eram seis fortalezas, cinco fortes, três baterias de artilharia, dois castelos, um reduto e mais uma fortaleza em Itaparica.” (RUSSELL-WOOD, 2014, p. 154).

No entanto, mesmo com a construção de alguns fortes, Salvador “permaneceu muito vulnerável aos ataques externos de exércitos modernos e bem organizados da época, dotados de artilharia, a qual já detinha razoável eficiência a partir do século XVII.” (OLIVEIRA, 2008, p. 15-16)

As dificuldades para fortificar adequadamente a cidade eram acentuadas pela limitação das receitas, ocasionando a lentidão nos projetos de fortificação. “A Coroa abria seus cofres muito parcimoniosamente para investimentos na América, em vista dos problemas que tinha com as possessões e colônias na África e da Ásia e do endividamento com países europeus.” (OLIVEIRA, 2008, p. 16) Os recursos voltados para a defesa eram escassos, e acabavam sendo extraídos de outras fontes. As receitas para a aplicação nas defesas advinham principalmente dos contratos de impostos que eram cobrados sobre diversos produtos e atividades comerciais desenvolvidas pelos colonos.

Em consequência da insuficiência dessa receita, o desenvolvimento das fortificações não acompanhou o crescimento da cidade. A demora na conclusão das obras de construção dos fortes, acabou por impactar na eficiência dos mesmos.

Exemplo desse descompasso na proteção da cidade ocorreu anos antes da invasão holandesa de 1624. A Coroa tinha informações sobre a iminência de um ataque à Bahia, no entanto os planos para incrementar as defesas não saíram do papel a tempo,

culminando com invasão holandesa a Salvador. “Por não ter sido concluída a fortificação de Salvador, os holandeses nela entraram com a maior facilidade em 1624.” (OLIVEIRA, 2008, p. 19)

A Baía de Todos os Santos era uma das maiores baías do império, e sua principal característica, era também sua grande fragilidade. “A abertura da sua barra não permitia cercar o avesso de naus inimigas, que poderiam passar ao largo, longe do alcance dos canhoes sem serem hostilizados com artilharia.” (OLIVEIRA, 2008, p. 16)

O crescimento desordenado da cidade foi um dos grandes desafios para o estabelecimento de um sistema de defesa a altura da capital da colônia. Mesmo com a existência de regulamentos que disciplinavam a ocupação do solo, as construções cresciam por todos os lados, se espalhando por áreas sensíveis para a segurança de Salvador.

A cidade Baixa foi a que mais sofreu com o crescimento desordenado atendendo a interesses principalmente de comerciantes, que visavam tirar partido da exígua faixa de terra entre a escarpa e o mar, o pé da montanha foi cortado para a implantação de imóveis. Em decorrência, problemas com a estabilidade da encosta e a invasão do mar com construções tolhendo o campo de tiro dos poucos fortins, estâncias e plataformas existentes, inviabilizavam a defesa do Porto. (OLIVEIRA, 2008, p. 26)

Os fortes apesar das suas limitações, desempenhavam um papel importante na vigília do litoral e do porto. Com características peculiares, algumas fortificações precisam ser exploradas para compreender melhor seu papel na proteção da cidade. O forte Santo Antônio da Barra, foi construído sobre uma antiga fortificação poligonal, datada de fins do século XVI, passando por algumas modificações a longo de sua história. Apesar do tamanho e de sua localização,

Desde o início do século XVII, Diogo Moreno dizia, que em relação a ele, que por aquela parte entram e saem a cada dia, naus armadas de corsários sem que a artilharia que aqui está lhe faça dano, e ainda que tenha colubrinhas [tipo de peça de artilharia] de sessenta quintais, nunca totalmente poderá defender a Barra. (OLIVEIRA, 2008, p. 66)

Conforme Oliveira (2018) argumenta, opinião parecida teve Bernardo Vieira Ravasco, Secretário de Estado de Guerra, dizia, em seu relatório de 11 de setembro de

1660 “esses três fortes (Santo Antônio, Itapagipe e Água de Meninos), por estarem quase juntos, e não serem de utilidade alguma a quem neles assiste.”

Outros fortes menores tiveram papel importante dentro do sistema de defesa, no entanto esse papel era limitado como constatam analistas da época, tendo em vista a localização e o baixo poder de fogo instalado, como nos casos dos fortes da Lagartixa e do Fortim de Monserrate.

Os fortes de Santa Maria e São Diogo foram erguidos após a invasão holandesa em 1624. Apesar de existirem poucos registros e documentos sobre o projeto destes fortins, sabe-se que somaram pouco à defesa da Barra, no entanto isso era mais por conta da localização geográfica, que dificultava de todo modo assegurar o porto. Entretanto auxiliavam como incremento dissuasivo.

O Forte do Mar, também conhecido como Lajem ou Forte de São Marcelo foi concebido no século XVII com intenção de aumentar a segurança do porto. Construído a 600 metros da praia, parecendo boiar em meio ao mar, era um primeiro baluarte defensivo, centralizado de maneira a garantir a proteção da cidade. De acordo com Oliveira (2008), deveria impedir que navios inimigos tivessem chance de se aproximarem facilmente da entrada do porto de Salvador.

O Forte de São Pedro era um importante peça do sistema defensivo, protegia a parte Sul da entrada do porto. Sua construção está datada de meados do século XVII, mas assim como a grande maioria dos fortes, passou por algumas reformas para readequação. Foi entregue completamente reformado em 1723, quando foi modernizado. No fim do século XVIII a fortificação sofreu com a negligência e o abandono, deixando de exercer sua função primordial, para ser usado então como aquartelamento.

A Bateria de São Paulo da Gamboa era uma parte avançada do Forte de São Pedro construída no século XVII e finalizada no século XVIII. Foi concebida para fortalecer o poder de fogo do Forte de São Pedro e a seu respeito diziam, “A bateria da Gamboa estava justamente na orla marítima, disparando quase na linda D’água, Era uma defesa de enorme eficiência e que vinha a completar muito bem a pequena limitação do Forte de São Pedro na defesa dessa parte”. (OLIVEIRA, 2008, p. 139)

Os instrumentos convencionais de defesa da costa possuíam um poder dissuasivo relevante, no entanto outros mecanismos preventivos não bélicos eram tão importantes quantos muros e canhões. Lucy Maffei Hutter (2005) destaca o sistema de vigias e sinais

visuais utilizados para identificação das embarcações que se aproximavam do porto de Salvador:

Nos fortes da Bahia – nome usado, então tanto para o porto como para a cidade – e nos de qualquer outro porto, ficavam as pessoas atentas a identificação dos navios, que se aproximavam da costa: o hasteamento de bandeiras em um ou mais mastros, número de ritos de canhão, ou se era o intervalo de um tiro e o outro mais longo, ou mais curto, e à noite as luzes acesas nas vergas, no mastaréu ou o disparo de foguetes luminosos acompanhados de tiros de artilharia para que pudessem ser ouvidos e vistos a uma boa distância. (HUTTER, 2005, p. 227)

Esse conjunto de sinais, que incluíam hasteamento de bandeiras e disparos de canhão, auxiliavam na identificação dos navios que iriam aportar ou que navegavam próximos ao porto, sendo uma espécie de cartão de visitas necessário à segurança do ancoradouro.

A fortificação de Santo Antônio apesar de possuir poder de fogo um tanto limitado, cumpria um importante papel para a segurança da Baía de Todos os Santos. Devido a sua posição privilegiada, era possível ter uma visão ampla do horizonte ao norte, assinalando as embarcações que se aproximavam. A função de observação,

Valeu a nossa fortaleza a alcunha de Vigia da Barra. O farol nela instalado, ainda no século XVII, para a defesa dos navegantes contra os escolhos e baixios daquela zona do mar, demonstra que, mais do que sua função bélica, sempre posta em dúvida, poderia ostentar aquelas de segurança da navegação. (OLIVEIRA, 2008, p. 69)

O porto possuía um sistema de vigias que ficavam postados em locais estratégicos, os quais permitiam uma visão ampla do horizonte, possibilitando ver a distância as embarcações que se aproximavam da costa. Esse recurso era fundamental para a segurança do litoral, especialmente do porto, pois permitia identificar as embarcações e relatar, em caso de avistamento, a presença de inimigos. (HUTTER, 2005, p. 226)

A função dos fortes como bateria de fogo se complementava com o serviço de vigia do porto. Entretanto a demora na conclusão dos fortes e posterior modernização de suas baterias eram uma evidência da falta de investimento na defesa da Bahia, assim como em outras capitânias. Os atrasos nos projetos de fortificação da cidade e a carência de recursos eram fatores que colaboravam para a aproximação e incursão de inimigos no litoral.

2. Piratas e corsários no Atlântico português

O comércio transatlântico estava sujeito a uma série de riscos e ameaças que poderiam acarretar no insucesso das travessias. As embarcações de comércio estavam expostas as vicissitudes climáticas e ataques de piratas e corsários que rondavam as principais rotas comerciais percorridas pelos portugueses. “A maior parte das perdas resulta das datas tardias da partida, das ameaças dos corsários, dos imprevistos do tempo e lugar os quais a técnica à época não permitiria ainda fazer frente” (GODINHO, 1990, p. 362).

O clima era um elemento fundamental na manutenção da dinâmica de navegação marítima. O ritmo das navegações era ditado pela observação das estações climáticas nas diferentes regiões de travessia. Apesar da experiência dos pilotos portugueses, muitas perdas foram registradas durante séculos de navegação em decorrência das adversidades climáticas que comprometiam a navegabilidade.

A pirataria se constituiu como um dos grandes obstáculos para a navegação mercante portuguesa desde o século XVI e se estendeu até meados do século XIX. Piratas e corsários causaram inúmero prejuízos a Coroa portuguesa durante esse período, atacando embarcações e regiões costeiras em diversas regiões do Atlântico e do Índico.

Esses ataques ocorriam em geral, nas rotas comerciais que possuíam maior volume de embarcações, em regiões nas quais era possível pilhar, abastecer e buscar refúgio com facilidade. Sobre esse comportamento Godinho destaca:

O pirata é um parasita: a princípio, não se arrisca a ir muito longe, prefere as águas mil vezes sulcadas, na vizinhança dos termos das rotas por onde se transportam bens apetitosos, nesses pontos onde tem a certeza de não perder o seu tempo em vão e donde pode escapar-se facilmente para o abrigo seguro. (GODINHO, 1990, p. 459)

Vários navios de outras nações europeias se aventuraram na tentativa de participar das rotas comerciais até então consolidadas por Portugal. Outros preferiam espreitar as travessias de regresso para abordar as naus e caravelas carregadas com ouro, escravos, especiarias entre outras mercadorias.

De acordo com Manuel Lucena Salmoral (1992), franceses e ingleses foram a vanguarda dos países europeus, que deserdados da participação na exploração do Novo

Mundo, lançaram seus piratas e corsários no Atlântico para lidar contra o exclusivismo Ibérico.⁵

As participações de franceses, ingleses e holandeses no Atlântico tiveram como característica a obtenção de três objetivos: a pilhagem, a conquista do espaço no comércio externo e o estabelecimento de assentamentos. Esses objetivos foram trabalhados de forma simultânea e, em todos eles, o uso da violência se fez presente. (ROTH, 2013, p. 92)

Ingleses, holandeses e franceses se lançaram em uma louca aventura da apropriação dos mares, igualando e ultrapassando portugueses e espanhóis. A história dos piratas e bucaneiros é baseada neste contexto de luta contra aqueles que tentaram se apropriar dos mares para impor suas leis territoriais. (SALMORAL, 1992, p. 20).

O domínio marítimo português foi aos poucos enfraquecido, com a incursão cada vez mais frequente nas primeiras décadas do século XVI de navios franceses, ingleses e holandeses em suas rotas comerciais.

O oceano Atlântico, conquistado e dominado pelos portugueses e espanhóis no século XV e XVI, estará, nos séculos XVII e XVIII sendo navegado com mais assiduidade pelos holandeses e ingleses e, em parte, pelos franceses, colocando assim, um término no monopólio dos portugueses na rota do cabo. (HUTTER, 2005, p. 13-14)

O assédio francês aos navios mercantes portugueses ocorreu desde as primeiras décadas do século XVI. Entre 1500 a 1534, os registros indicam que cerca de 350 navios portugueses haviam sido pilhados por piratas e corsários franceses. (GODINHO).

Os franceses foram excluídos da divisão do Novo Mundo, mas não se furtaram em agir para afrontar o domínio ibérico sobre o mar. A primeira iniciativa para se inserir na exploração atlântica se deu através do contrabando e do corso. Piratas e corsários franceses foram uma presença recorrente nas rotas marítimas portuguesas, principalmente na costa da América portuguesa. Franceses são mencionados com frequência nos documentos coloniais, indicando grande fluxo de navios inimigos desta nação próximos aos portos e dos navios mercantes.

⁵ Portugal entendia que o descobrimento fundava o direito, e não estava disposto a dividir suas possessões territoriais e domínio marítimo com outras nações. A Coroa não tinha interesse em dividir o comércio em suas rotas marítimas, muito menos aceitar o estabelecimento de colônias estrangeiras em suas possessões.

No século XVII os navios construídos na França, eram projetados para que cada tipo de embarcação pudesse executar melhor sua finalidade. Segundo Hutter os navios destinados ao corso deveriam ser os mais rápidos, portanto

As velas deveriam ser elas de boa qualidade e montagem para que pudessem suportar toda a força do vento, não só tendo em vista uma navegação ágil como, também, em ocasiões determinadas: o apresamento de um navio; no momento de dobrar um cabo ou se afastar da costa; e durante um combate pode ser utilizado a bateria do lado inclinado do navio. (HUTTER, 2005, p 32.)

O lançamento da empreitada francesa no Atlântico teve em vista a adoção da política das canhoneiras. A sua participação no comércio atlântico se deu inicialmente, pela imposição da força, apresando navios e mercadorias. Durante os séculos XVII e XVIII os navios piratas e corsários franceses, permaneceram atuantes no litoral da América portuguesa.

Os ingleses assim como os franceses, iniciaram tardiamente sua companhia de exploração marítima. No entanto não levou mais que quatro décadas para que ainda no século XVI a Inglaterra iniciasse seu processo de expansão marítima. Piratas e corsários ingleses impulsionados por uma forte indústria naval, lançaram seus navios pelo Atlântico angariando um espaço considerável no comércio ultramarino.

A frente dos navios ingleses alguns nomes se destacaram como lendas piratas e corsárias, como Bartholomew Roberts, John “Calico Jack Rackam”, Mary Read, Edward Teach, Henry Morgan e Francis Drake. Apoiados direta ou indiretamente pela Inglaterra, os navios de corsários e piratas ingleses marcaram de forma contundente o comércio marítimo.

Vinha de longe a cobiça inglesa pelos navios portugueses. A nau São Felipe (século XVI) foi capturada por Francis Drake, tendo sob seu comando nove navios, na altura do arquipélago de Açores entre as ilhas terceira e a de São Miguel. A nau Santa Cruz embora tendo conseguido, num primeiro momento, escapar da abordagem dos ingleses, os encontraram, novamente, junto a essa mesma ilha. Para que os ingleses não levassem nada, os portugueses atearam fogo na própria nau. Esses são alguns exemplos, entre outros. (HUTTER, 2005, p. 142)

Navios ingleses piratas ou a serviço do parlamento inglês sob a forma de corso, eram atraídos para os “mares dos sul” - assim denominada a região compreendida pelas

possessões portuguesas e espanholas no sul do Atlântico – pelas embarcações carregadas de mercadorias.

Os holandeses bem como os ingleses, se consolidaram como importante protagonista nas campanhas navais que romperam o monopólio ibérico sobre o Atlântico e o Índico. No início do século XVII com a criação da Companhia das Índias Orientais (W.I.C.) os holandeses intensificaram sua participação no comércio ultramarino, agindo para aumentar seu poder sobre as rotas comerciais e interceptar navios portugueses e espanhóis.

Em 1602, foi constituída a Companhia das Índias Orientais (oriunda da fusão da *Compagnie Van Verre* com outras empresas), que tinha poderes soberanos no que dizia respeito à administração, à defesa e à exploração do comércio oriental. Tinha o poder de adquirir territórios, negociar tratados e apresar forças militares de terra e mar. No dizer de Almeida D'Eça, a 'Companhia era quase um Estado no Estado'. Não é de se admirar que a história da Holanda nos apresente por vezes o espetáculo estranho de estar seu governo em paz ou em tréguas com os de outros Estados e, não obstante, assentir, que a Companhia continuasse a atacar possessões desses Estados.” (ROTH, 2013, p. 103).

Ao se lançarem ao mar pilhando e apresando outras embarcações, os holandeses se amparavam na teoria do *Mare Liberum*⁶ de Hugo Grocio. Os ataques de navios holandeses as embarcações de comércio das frotas do Brasil e da Índia, foi uma política predatória que visava além das pilhagens, o enfraquecimento colonial, possibilitando a incursão sobre possessões coloniais no Atlântico. Exemplo desta prática foi a invasão de Salvador em 1624 através da incursão de outra companhia comercial holandesa.

O sucesso obtido pelos holandeses nas Índias Orientais os levaria a formar em 1621, a Companhia das Índias Ocidentais, que tinha como alvo o comércio com as colônias americanas. O Brasil também foi alvo da nova companhia. Em 1624, Jacob Willekens, segundado por Pierre Peterson Heyn, foi designado a comandar a esquadra de 25 navios, com propósito de conquistar a cidade de Salvador na Bahia, que passaria a ser ponte de apoio para outros empreendimentos holandeses na

⁶ Hugo Grocio, nome latinizado de Hugo Van Grot, era na realidade um jovem jurista da cidade de Delft a quem a Companhia das Índias Orientais encarregou de justificar o confisco realizado em Malaca no ano de 1602 da carraca portuguesa Catalina com um valioso carregamento. Vários membros da companhia pertenciam a seita dos menonitas e sentiam arrependimento de consciência pelo ato de pirataria. Grocio foi consultado sobre o assunto e fez então - entre 1604 e 1605 - um comentário sobre a lei de apresementamentos intitulada *De Jure Praedae Commentarius*, em cujo capítulo XII defendeu a liberdade dos mares. Outro paradoxo da história, como vemos, porque o roubo de um navio mercante serviu para desenhar a ideia de que o mar não poderia ser propriedade de ninguém. (SALMORAL, 1992, p. 19).

América. Os holandeses, no entanto, foram expulsos dois anos depois, por forças espanholas e portuguesas. (ROTH, 2013, p. 103)

As incursões sobre o comércio atlântico outrora majoritariamente controlado por Espanha e Portugal, fortaleceram práticas predatórias perpetradas em virtude do lucro. De acordo com Lucy Maffei Hutter (2005, p. 82) “ingleses, holandeses e franceses passaram a constituir verdadeiras frotas, as quais vieram substituir, em grande parte, os corsários e piratas isolados, tornando-se isto uma ameaça maior para os navios portugueses e espanhóis.”

Os documentos produzidos pela administração colonial no Brasil entre os séculos XVII e XIX apontam para a presença tanto de piratas como de corsários⁷. A distinção entre esses agentes nem sempre ficou clara nos testemunhos documentados pela Coroa portuguesa. Todavia alguns esclarecimentos sobre essas espécies de pirataria, são necessários para fornecer uma melhor percepção sobre quem eram os agressores.

2.1 Piratas

O surgimento da pirataria na América é consequência do desdobramento de várias circunstâncias, que segundo Manuel Lucena Salmoral pode-se reduzir a três causas. De acordo com Salmoral a primeira causa está ligada as descobertas de grandes riquezas na América como ouro, prata e outros bens valiosos explorados no Novo Mundo. Tais riquezas abriram os olhos de uma grande massa populacional empobrecida na Europa.

A falta de informações objetivas sobre as novas índias na Europa peninsular - fomentada pelas Coroas espanholas e portuguesas – fez as conceber como um paraíso dourado, onde o ouro crescia até em árvores. O Novo Mundo, neste sentido, foi a continuação do orientalismo mítico narrado nos contos árabes. (SALMORAL, 1992, p. 26)

A segunda razão seria uma raiz com vários motivos entrelaçados. Entre eles a busca pela liberdade, a luta por ideais religiosos, a busca por aventura entre outras que cresciam no desejo pelo desconhecido e pela possibilidade de ganhar notoriedade.

⁷ Apesar de tanto o corso quanto a pirataria se caracterizarem pelo assalto aos navios de comércio para lhes apresar a carga, a principal diferença entre eles é que o primeiro era levado a efeito com a cobertura de uma ordem jurídica ou estatal. Tal ordenamento normalmente se materializava por uma “carta de corso”. Já a pirataria é um empreendimento privado com a finalidade de obter riqueza, sem qualquer amparo legal. O corso se caracterizou nos séculos XVI e XVII, cada vez mais como um ato de guerra naval dirigida contra Portugal e Espanha, conduzida pelos países europeus que pretendiam disputar o controle dos mares e conquistar novos territórios. (ROTH, 2013, p. 115)

Segundo Salmoral a pirataria alimentou-se dos pobres, miseráveis e desamparados e afirma que:

O desenvolvimento demográfico europeu fez aumentar perigosamente o número de despossuídos de bens, representando uma ameaça para a estabilidade de seus governos. Nem o capitalismo comercial nem as guerras religiosas, nem as lutas hegemônicas, puderam absorvê-los, então alguns monarcas da Europa ocidental tomaram inteligentemente a decisão de lançá-los ao exterior para que vivessem a custa dos espanhóis e portugueses, roubando-lhes seus bens. Definido com clareza que o movimento econômico foi o que impulsionou a pirataria, não é incorreto dizer que, houve também quem se tornou pirata porque gostava da ideia de partir em uma aventura, porque queriam defender os seus princípios religiosos, porque buscavam a liberdade, porque queriam perder de vista os credores e até mesmo a mulher. (SALMORAL, 1992, p. 27)

Esta fórmula segundo o autor, subsistiu até que os países ocidentais conquistarem colônias ultramarinas onde poderiam assentar a todos esses “malditos indesejáveis”.

A crença religiosa foi um elemento poderoso para a aderência a pirataria. A rivalidade entre católicos e protestantes era um combustível poderoso para alimentar as hostilidades entre as nações. “O fanatismo religioso foi um poderoso incentivo. Muitos anglicanos, huguenotes e calvinistas viam na pirataria uma maneira de combater os papistas”. (SALMORAL, 1992, p. 27)

As diferenças religiosas - acentuadas à época por movimentos de reforma e contrarreforma – incentivaram a adesão de muitos ao corso e a pirataria, buscando assim combater aqueles que, segundo sua visão, eram inimigos da sua fé. A marginalização desses grupos em seus países de origem, pode ter contribuído para o ingresso nessa frente de batalha, fugindo da perseguição do Estado enquanto minoria, assim como ocorreu com os huguenotes na França.

A possibilidade de ascensão social e de enriquecimento eram grandes atrativos para a maioria dos indivíduos que compunham as tripulações de corsários e piratas. Os sucessos desses empreendimentos poderiam levar a riqueza e a notoriedade como o caso de nomes famosos. “Drake, Morgan, Grammont e Lorencillo são os casos mais representativos desta afirmação, passando de humildes anônimos a famosos cavalheiros. A pirataria foi para os ingleses e franceses uma via de enobrecimento.” (SALMORAL, 1992, p. 29)

A terceira causa da pirataria americana segundo Salmoral era consequência da debilidade do Império Ultramarino. “Espanhóis e portugueses dominavam uma parte mínima do território que pretendiam possuir, e suas populações eram pequenas e dispersas.” (SALMORAL, 1992, p. 30)

A fragmentação do império em várias possessões ultramarinas dificultava o controle administrativo e a defesa desses territórios. A falta de recursos materiais impossibilitava a guarnição dos territórios e monitoramento das rotas comerciais, favorecendo o avanço de piratas e corsários sobre essas vias abertas e precariamente guarnecidas.

O pirata, segundo Salmoral era o que roubava por conta própria no mar ou em suas zonas ribeirinhas. Era um predador que vivia da pilhagem, apropriando-se dos bens dos outros, agindo com independência e sobre sua própria lei. Piratas empreendiam expedições bem armados, cruzando os mares com o objetivo de conquistar riqueza pela força, promovendo incursões a outros navios. Geralmente as vítimas consistiam de embarcações mercantes que navegavam por rotas comerciais conhecidas.

Diferente do corso, os piratas agiam sem chancela de um Estado, hostilizando embarcações mercantes, o que trazia instabilidade e prejuízos para o comércio regular.

Um elemento básico da pirataria consiste em ameaçar a segurança comercial geral e não apenas um país isoladamente. Resulta assim que a pirataria é um inimigo do comércio marítimo geral, por que se move exclusivamente por sua ânsia de lucro, sem discriminar nenhuma nação. (SALMORA, 1992, p. 34-35)

Na América Portuguesa os piratas atacavam principalmente as regiões mais ricas, áreas com grande concentração comercial e intenso fluxo de mercadorias. As rotas que ligavam a Salvador foram por muitos séculos alvos de piratas.

2.2 Corsários

Do ponto de vista de Salmoral o corsário atuava igual ao pirata, no entanto estava amparado por uma ética. “Esta ética procedia da Lei de Talião e era o direito de

represália”. Sua missão era legalizada por um Estado através da concessão de patente materializada por meio de um documento oficial: a carta de marca ou carta de corso⁸.

Frequentemente o corsário é um marinheiro mercante particular – nem sempre – que oferece seus serviços a uma embarcação a um monarca – não tem que ser necessariamente a sua – em tempos de guerra, para integrar com outros da sua qualidade em uma espécie de marinha auxiliar. Seus barcos são chamados igualmente corsários, *corsaires* em francês e *privateers* em inglês. (SALMORAL, 1992, p. 36)

O corsário está sujeito as leis e instruções do seu monarca, oferecendo garantias de que respeitará as ordens estabelecidas. Apesar de se comprometer com as leis de seu Estado, os corsários não seguiam irrestritamente as determinações, não sendo raro os casos de corsários atacando mesmo após o estabelecimento de tratados de paz entre as nações. De acordo com Keneth Maxwell (1999) um “corsário era um navio armado, ou um comandante e tripulantes de uma embarcação que tivesse licença para atacar e apreender navios de uma nação hostil.”

Para os corsários, especialmente franceses e holandeses, as ações no mar eram vistas como um verdadeiro serviço às suas pátrias. Estavam engajados na luta pela soberania de suas nações, que lutava contra o domínio monopolistas Ibérico. A Inglaterra se serviu avidamente dos seus corsários para esse fim. Salmoral (1992, p. 38) diz que para os ingleses os “seus corsários que cumpriam a missão de desestabilizar os inimigos, chegavam a se tornar verdadeiros heróis nacionais.”

A relação estabelecida entre corsário e um monarca era simbolizada pela divisão do que foi pilhado e conquistado pelos corsários a serviço do Estado. O retorno de parte do butim⁹ ao monarca era uma espécie de “pagamento” pelo investimento feito para assegurar estrutura para o corso. Esse investimento ocorria por vezes com a entrega de navios do próprio Estado para que os corsários pudessem ter mais chances de sucesso em suas incursões.

⁸ Autorização legal de um rei para saquear navios e colônias pertencentes a reinos inimigos, respeitando as leis da guerra, ou capturar embarcações piratas (aquelas que não navegavam sob abandeira de nenhuma nação), consolidada em um documento entregue ao comandante de um navio ou frota. (FRANÇA, 2014)

3. Insuficiências de Recursos

3.1 Armas e insumos de defesa

Os ataques oriundos das incursões de piratas e corsários sobre as rotas marítimas percorridas pelas embarcações mercantes portuguesas geravam grande apreensão para a Coroa e seus súditos na América, que se viam sob constante ameaça dos canhões dos predadores. As perdas resultantes do corso e da pirataria não poderiam ser calculadas apenas com o custo do navio apresado. Outros fatores contribuía para o aumento dos prejuízos causados pelos ataques. Godinho afirma que:

A incidência do corso num trópico marítimo não se mede apenas pela adição do custo do navio e do preço do carregamento, não podemos esquecer de entrar em linha de conta com as despesas que resultam dos dispositivos de segurança adoptados, das negociações diplomáticas destinadas a entrar as ameaças, e até o resgate das cartas de marca. (GODINHO, 1990, p. 468)

As incursões promovidas por piratas e corsários contra o comércio marítimo português ocorriam com frequência na Bahia. Hutter destaca que:

Com relação aos piratas, nos finais do século XVIII, os portugueses ainda se viam às voltas com eles nas proximidades das costas do Brasil. Em 1795, por exemplo, um navio português teve de voltar a Bahia, após ter sido abordado e saqueado por uma fragata francesa. (HUTTER, 2005, p. 226)

Segundo Godinho, um problema enfrentado no combate à pirataria no século XVI, era que o tráfego entre portos secundários e de mercadorias não tão preciosas, não eram realizados em comboio. Afirma também que “seria necessário que cada navio, dispusesse dos seus próprios meios de defesa, e mesmo assim como é que um único poderia escapar ao cerco de vários? Aliás, disporião de tais meios?” (GODINHO, 1990, p. 474).

As embarcações de comércio careciam de recursos para defender-se de eventuais inimigos. Um problema recorrente que acompanhou a navegação mercante portuguesa desde o século XVI, decorria da insuficiência de aparato de artilharia e de armas adequadas para a defesa dos navios.

“A bordo da maioria dos navios mercantes não há sequer qualquer outro armamento defensivo. Eis a razão por que os piratas franceses e outros conseguiam tão facilmente apresiar tantos pequenos navios portugueses. A ausência de armamento em tantos navios portugueses resulta

evidentemente do custo da instalação de artilharia a bordo e da aquisição de outras armas, das despesas que representam artilheiros e arcabuzeiros e da dificuldade de contratar especialistas de guerra em número suficiente.” (GODINHO, 1990, p. 474).

A exemplo dessas dificuldades com a equipagem dos navios para as travessias - que serão objeto de análise e discussão neste trabalho - o caso da nau Santo Antônio é importante para compreensão das adversidades que acompanhavam a navegação mercante portuguesa. A dita embarcação partiu em 1565 do Brasil rumo a Lisboa quando foi abordada por corsários franceses.

“Vindo com as necessidades que tenho ditas, demandas as ilhas, uma segunda-feira, três de Setembro, fazendo-se o piloto com elas, veio ter conosco uma nau de corsários franceses, artilhada e consertada como elas andam; e por a nossa vir desarmada e sem artilharia, como a maior parte delas, ou quase todas, andavam neste tempo, vendo o piloto, e mestre e os mais da nau, que não tinham com o que se defender, porque não trazíamos mais artilharia que um só falcão e um berço e as armas que Jorge de Albuquerque trazia para si e para seus criados, determinaram de se render e entregar aos franceses.” (BRITO, 1956, TOMO II, p. 26)

A situação acima descrita por Bento Teixeira Pinto que se achava na nau Santo Antônio, soma-se a outros tantos registros das dificuldades que as embarcações portuguesas passavam, por não estarem devidamente preparadas para o combate. Outro exemplo que ilustra essa situação, ocorreu com o galeão Santiago, embarcação de Carreira da Índia, quando em 1602 foi abordado por navios holandeses.

Eram três naus todas de um porte, a capitania das quais tinha trinta e duas peças de artilharia de bronze, e cada uma das outras trinta peças, em que havia canhões de sessenta quintais, que atiravam pelouros de vinte e de vinte e quatro libras de ferro coado; eram navios de guerra feitos para isso, e a primeira andaina de artilharia grossa jogavam por baixo da ponta ao lime d'água, por estarem boiantes e não trazer cada um mais que dous mil quintais de pimenta. Tinha cada nau perto de cem homens, que faziam officio de soldados, marinheiros e bombardeiros, como é costume daquela nação, com que fazem grande vantagem aos nossos navios. Eram todos hereges calvinistas, pela maior parte, sem se enxergar entre eles mais que só um católico. Estavam providos de muitas invenções de armas e polícias de guerra, e de tão grão cópia de munições de respeito, que depois de três dias de batalha com o nosso galeão, contaram na sua capitania os pelouros que lhes sobejaram de bombarda e acharam seiscentos e tantos, só de cadeia, e de picão, de ferro coado, afora os redondos; segundo o que parece, não traziam outro lasto se não pelouros. A sua praça de armas e convés de artilharia era tão desembaraçado, e as portinholas tão bem rasgadas, que borneavam

a artilharia para a popa e proa com muita facilidade, apontando tanto ao lume d'água que, tendo umas destas naus depois da batalha um batel a bordo, o pescavam com a peça de meio a meio, e tudo mostraram de indústria, por mostrarem aos nossos o como andavam apercebidos. (BRITO, 1956, TOMO II, p. 236)

O relato de escrito por Melchior Estácio do Amaral indica como bem guarnecidas eram as embarcações dos inimigos e as vantagens que tinham sobre o seu navio. O relato segue e indica a realidade bélica do galeão português.

E o nosso galeão Santiago, que em popa vem caminhando a encontrar-se com estes inimigos, não traz mais que dezassete peças de artilharia, em que entram quatro berços e dous sacres, e a maior peça é uma meia espera. E tudo sobre a ponte, onde mal se pode bornear nem jogar com muito empacho de caixaria e fardos, e as portinholas estreitas, que ficavam de pior condição com a grossura dos dous costados. E não trazia mais que trinta pelouros de picão e cadeia. Apontei isto para que se veja com quanta vantagem estes holandeses se encontraram com este galeão, e o recato e aparelho com que convém os nossos. (BRITO, 1956, TOMO II, p. 236)

Após o apresamento do galeão Santiago os holandeses ficaram estarecidos com a situação do navio, pois além de vir desguarnecido de armas, vinha sobrecarregado. O relato a seguir mostra a surpresa dos holandeses com a situação do navio.

Depois de pacíficas as trovoadas e tribulações que houve no nosso galeão, se admiravam os holandeses de o ver tão cheio de fazenda, e vendo que só o que dele se tinha alijado era o bastante para carregar uma grande nau, diziam aos nossos: Dizei, gente portuguesa, que nação haverá no mundo tão bárbara e cobiçosa que cometa passar o cabo de Boa Esperança na forma que todos passais, metidos no profundo do mar com carga, pondo as vidas a tão provável risco de as perder, só por cobiça; e por isso não é maravilha que percais tantas naus e tantas vidas; e o que mais nos espanta é ver que não vindo este navio, nem para navegar, nem para pelejar, vos ponhais muito de siso a quererdes batalhar conosco. (BRITO, 1956, TOMO II, p. 256)

Em geral os piratas e corsários usavam embarcações mais leves e ágeis do que as utilizadas para o comércio. Também dispunham de recursos bélicos eficientes para realizar as abordagens, enquanto grande parte das naus de comércio portuguesas abusavam do peso e da carga, navegando perigosamente com pouco ou nenhum apetrecho de guerra.

Para garantir a segurança e guarnecer a integridade do comércio e de suas possessões, a Coroa precisava mobilizar recursos para poder municiar seu aparato

defensivo com equipamentos adequados. No entanto o custo elevado para equipar as embarcações era um obstáculo.

A carência de recursos afetou a Coroa e suas possessões de forma perene, a ponto de que o montante das despesas necessárias para armar a grande quantidade de navios sob a bandeira portuguesa e municiar as fortificações não serem compatíveis com as receitas. Essa dificuldade em dispor de recursos materiais acompanhou Portugal e suas colônias desde o século XVI e ainda era um problema recorrente no século XIX.

A defesa da capitania da Bahia dependia da disponibilidade de receitas para fazer frente às investidas de inimigos ao seu litoral. Para evitar a submissão do comércio marítimo às abordagens, a Coroa precisava garantir que sua possessão tivesse condições materiais para guarnecer e manter suas posições.

Como visto anteriormente, a construção de fortes para a defesa da cidade de Salvador foi marcada principalmente pela lentidão na conclusão das obras. Os atrasos eram provocados, principalmente, pela contingência de recursos, acarretando a demora na entrega dessas edificações fragilizando o projeto defensivo da cidade.

A carência de receitas afetava não só as obras para defesa do porto e da cidade de Salvador, mas impactava as despesas para manutenção de tripulação de guerra especializada, o abastecimento de insumos para armas e peças de artilharia e a renovação do aparato de guerra tão necessário para enfrentar às ameaças que se avizinhavam.

Dispor de recurso para a defesa da capitania se constituía como grande desafio para o erário português. Charles Boxer (2002) expõe como era vista esta carestia por quem conhecia de perto essa situação em meados do século XVII.

O padre Fernão de Queiroz, o cronista jesuíta da guerra luso-holandesa no Ceilão, queixava-se de que os holandeses diziam com razão que a nossa guerra era sempre uma “guerra de pobres”. Um experiente comandante português na Índia disse ao Vice-rei, em 1663. “É parte bem sabida que a sorte da guerra não pode ser melhorada sem homens e sem dinheiro, e esta é a razão por que vemos tantas desordens, tantas lágrimas e tantas perdas, por que o Rei não tem senão um Tesouro vazio e seus vassallos não tem nenhum capital para o ajudarem.” (BOXER, 2002, p. 129)

Ainda argumentando sobre o fato, um outro comandante português escrevia lamentando sobre os percalços da falta de recursos materiais.

Qualquer capitão holandês tem plenos poderes e muito dinheiro para utilizar em qualquer ocasião, e está autorizado a gastá-lo sem preocupação quando necessário. Quanto a nós temos que obter a permissão de uma autoridade superior para qualquer coisa ainda que mínima, e essa permissão chega, frequentemente tarde demais. Além disso, como estamos mal supridos, somos sempre obrigados a implorar, seja onde for que nos dirijamos, o que, por sua vez, nos impossibilita de realizar seja o que for, por que nada pode ser feito sem dinheiro.” (BOXER, 2002, p. 129)

A insuficiência de recursos para defesa, pode ser explicada pelo alto custo para manutenção da extensa monarquia pluricontinental portuguesa, com despesas que consumiam o dinheiro da Coroa, desde os honorários dos agentes públicos e custos administrativos até despesas com suntuosas comemorações e festas religiosas.

O terremoto de 1755 que destruiu a cidade de Lisboa demandou um grande esforço da Coroa para a reconstrução da cidade. A Bahia, assim como outras capitânias, teve que arrecadar impostos para contribuir com a reconstrução de Lisboa. Essas cobranças se mantiveram por um longo período que se estendeu até 1778.

De acordo com Boxer (2002), além dos impostos para reconstrução de Lisboa que então exigia um sacrifício da monarquia portuguesa, em 1719 o rei havia se comprometido a celebrar os festejos anuais de Corpus Christi “com tamanha suntuosidade que o Conselho nunca mais conseguiu pagar as dívidas contraídas na ocasião.”

Em meio a tantos impostos que sobrecarregavam a colônia, há ainda que se mencionar os donativos para casamentos de reis e rainhas; para a paz com a Holanda, por exemplo; as terças partes e novos direitos de ofícios da justiça e fazenda, do selo da alfândega e outros mais, que oneravam tanto a Bahia quanto as demais capitânias. (SOUSA, 2012, p. 127)

Chales Boxer detalha a respeito dessas despesas:

Os casamentos reais entre as casas e reinantes da Espanha e Portugal, em 1729, foram financiados, do lado português, sobretudo por um importo (eufemisticamente conhecido como “donativo”) cobrado em toda a nação e em todo o Império Português, de cuja arrecadação a parte do Brasil estimava-se em 8 milhões de cruzados. Essa nova carga fiscal provocou ressentimentos, especialmente entre os luso-brasileiros, aos quais coube a porcentagem maior. (BOXER, 2002, p. 174)

Enquanto jorrava dinheiro para a execução de eventos, festas e celebrações, faltavam receitas para todo o resto, afirma Boxer. “Os pagamentos do Exército e da

Marinha, em especial os das guarnições coloniais mais remotas, também atrasavam com frequência, na totalidade ou em parte, e durante longos períodos.” (BOXER, 2002, p. 175)

A proteção das colônias deveria figurar como prioridade, tendo em vista que eram o alicerce econômico da Coroa portuguesa. A manutenção do aparato de guerra era vital, ainda mais em um período de acirradas disputas hegemônicas tanto na esfera política como na esfera econômica.

Para Portugal, manter sua colônia americana implicava elevadas somas a serem gastas com fortificação, soldos e mantimentos, nomeadamente nas capitanias de maior importância econômica. Entretanto, essa tarefa não corria por conta da metrópole, mas de mecanismos de expropriação submetidos à população colonial, através de inúmeros impostos diretos e extraordinários já mencionados. (SOUSA, 2012, p. 128)

A autora complementa esse argumento, afirmando:

Ao longo dos séculos, as despesas militares tornavam-se cada vez mais vultuosas e impossíveis de serem equilibradas com as receitas. A situação da colônia e dos colonos agravava-se: a eterna vulnerabilidade levaria ao aprofundamento da fiscalidade destinada à defesa, o que implicava o acirramento das relações entre a metrópole e a população colonial, sobrecarregada com tributos que não se revertiam para o seu bem-estar, nem em sua efetiva segurança. (SOUSA, 2012, p. 129)

Sobre essa situação argumenta a respeito da sofrida aplicação de recursos para a defesa das capitanias da América portuguesa.

O sustento das tropas militares, feitas geralmente em espécie e em gêneros oneravam os cofres públicos, sem, contudo, garantir a total segurança da colônia, nem mesmo das suas duas mais importantes capitanias, Bahia e Pernambuco, cujas companhias militares, em 1712, contavam com pouco mais de 240 soldados. O frágil sistema colonial resumia-se à existência de alguns fortes, baluartes e trincheiras, em torno da capital e das principais vilas, e á minguada, mal remunerada e esfomeada tropa. Tal situação, embora tenha sofrido modificações, nunca chegou a ser definitivamente superada, como demonstra Luciano Raposo, quando expõe com propriedade os gastos e desgastes da defesa colonial. (SOUSA, 2012, p. 128)

A Coroa mostrava não ser totalmente capaz de prover proteção efetiva e suficiente para seus súditos: a capitania da Bahia estava corriqueiramente carente de suprimentos, sendo comum encontrar documentos dos governadores solicitando envio de materiais de guerra como peças de artilharia e insumos básicos como pólvora.

Em ofício datado de 1 de maio de 1795, o Governador da Bahia D. Fernando José de Portugal escreve para o então Secretário de Estado da Marinha e Ultramar Martinho de Melo e Castro, dando ciência de um caso envolvendo um negociante, chamado Antonio Jose Baptista de Sales. O governador informa sobre o embargo do navio de Sales, e sobre a falta de pólvora na Capitania, alertando sobre os impactos que a falta deste gênero provocava, principalmente na iniciativa de prover defesa e repelir a investida de piratas e corsários.

O requerimento que Antonio Jose Baptista de Sales pôs na presença do Príncipe Nosso Senhor, expondo que tendo remetido para esta cidade huma considerável porção de pólvora, lhe fora embargada para o Real Serviço, sem que lhe satisfizesse a sua importancia, de que trata a Carta de Vossa Excelencia de 30 de Setembro do anno passado, he inteiramente falça, pois mandando embargar a pólvora de navios comerciantes desta Praça, depositada na Fortaleza do Mar, por me ordenar Vossa Excelência em Carta de 10 de Março de 1793 que para huma vigorosa defesa ao fim de evitar qualquer insulto que alguns Corsarios e Piratas Franceses intentassem contra esta Capitania, e achando-me totalmente destituído deste gênero como participei a Vossa Excelencia em Cartas de 22 de Abril, e de 8 de Agosto do mesmo anno, não se achou naquelle deposito nenhuma do suplicante, a excepção da insignificante porção de quinze barris que pertencião a hum do seus correspondentes e atendendo as Representações dos ditos Comerciantes, para lhes deixar alguns dos mesmos barris embargados, lhes deferi de tal sorte, que nesta ocasião só tomei para Sua Majestade duzentos, a preço ajustado por elles na minha presença de quinze mil reis por barril, de que forão satisfeitos, tendo servido este embargo, mais de utilidade do que prejuízo aos donos, pelo exorbitante preço de que venderão este genero. Oferece-me ocasião oportuna de pôr na presença de Vossa Excelencia o que aconteceu com uma pouca pólvora de Paulo Jorge. Entrando neste Porto no dia 30 de Setembro do anno passado o Bergantim Europa de que elle he proprietário, me constou que trazia a seu bordo duzentos e dezaessete barris com que pretendia negocia na Costa da Mina para onde se destina, e vendo que pelas ordens de Sua Majestade he expressamente prohibido levar pólvora, como se declara nos Alvarás de Navegar que este Governo passa aos Mestres das Embarcações, examinei se trazia alguma Carta de Officio de Vossa Excelencia pela qual a mesma senhoria lhe concedesse negociação com similhante genero, e não apresentando mais que hum simples despacho do Consulado, fiquei na inteligencia de não consentir que o levasse. Entretanto chegou a minha noticia o insulto praticado por huma pequena Esquadra Francesa na Costa Leste de que já deu conta a Vossa Excelencia e tomando mais algumas prevenções, e vendo-me bastantemente a falta de pólvora para a defesa desta Capitania, e até da q he necessária para o consumo annual, mandei embargar os sbredits duzentos e dezaessete barris, e os mais que estavam em deposito da dita Fortaleza do Mar, que somão aoo total de trezentos e vinte e três, e hassinando os respectivos donos, os tomei para o Real Serviço, pelo

dito preço de vinte e quatro mil reis o barril, com [...] somente da parte do Mestre do sobredito Bergantim Europa, que pretendia preço mais excessivo, e posto que Vossa Excelencia na citada Carta de Oficio de 3 de Setembro me ordena que a pólvora se pague pelo preço corrente desta Praça, persuado-me contudo não ser justo, que da necessidade que tem Sua Majestade de queirão tirar os Particulares lucros tão exorbitantes, muito mais quando considera que a não ser o embargo, não teria chegado semelhante genero a tanto valor, o que reconhecerão os outros donos, que se acomodarão, e aproveitarão o referido preço de vinte e quatro mil reis.

Bem conhece Vossa Excelencia que a provisão de pólvora que aqui tenho confessado he diminuta para defender esta Capitania e assim rogo a Vossa Excelencia queira remeter a o que tenho pedido em diferentes Cartas, pois ainda que por huma parte me assine [...] a falta desta remessa, na precisão de que considerem-me Vossa Excelencia em situação mais arriscada teria socorrido com este genero, por outra parte me provesse sempre em cuidado os feitos obrados pelos Franceses, contra as Nações da Europa e até contra a nossa, além da relfexão que faço de me não poder refutar [...] para repelir qualquer insuto como se me determina no sobredito Oficio de dez de Março de Mil Setecentos noventa e tres sem este socorro. Deos guarde Vossa Excelencia. Bahia 1º de Mayo de 1795. (AHU_ACL_CU_005, Cx. 82\Doc. 16054 1)

A solicitação feita pelo então Governador da Bahia demonstra como a falta de recursos materiais afetava até mesmo um insumo tão básico como a pólvora. Vale lembrar que este gênero era utilizado nos canhões dos fortes pelos vigias, que usavam disparos para se comunicar com as embarcações que buscavam acesso ao porto.

A carência de tal gênero deixava desguarnecidas as fortificações, tornando a capitania vulnerável a ataques. O apoio as embarcações também era um serviço afetado, pois sem o dito recurso não era possível suprir navios de escolta ou embarcações que escalavam em Salvador, os quais utilizavam a parada na dita cidade para reabastecimento.

A menção de piratas e corsários franceses nas proximidades evidencia o iminente risco de ataques a embarcações portuguesas e a capitania. Essa situação mostra a urgência de ter recursos materiais para prover defesa e repelir eventuais hostilidades.

O governador D. Fernando utilizou de um artifício burocrático, nesse caso o embargo de navios, para poder adquirir a pólvora de que tanto carecia a capitania. Em seu oficio informa que já havia alertado a Coroa em outras duas correspondências, sobre a falta de pólvora e como isso atrapalhava o cumprimento das obrigações para defesas da capitania.

A falta de recursos e de aparato de guerra era sentida na Bahia, assim como em outras capitánias, provocando a fragilização do sistema defensivo. Sobram documentos

como o mencionado em outros períodos, do século XVI até o século XIX alertando sobre a falta de pólvora e outros recursos.

Alertava-se para falta de pólvora nas principais fortalezas, a de que dispunham davam apenas, poucos tiros e nas demais simplesmente não havia. Faltavam nessas fortalezas também os artilheiros, sendo estes apenas uns poucos. Existiam, portanto, os fortes, mas faltava gente e munição suficiente para que pudessem ter um desempenho satisfatório. Impunham-se, então mais pela aparecia de estrutura; desprovidas como estavam, lá ficavam quase como peças inúteis. (HUTTER, 2005, p. 321)

Como evidenciado no ofício do Governador da Bahia D. Fernando José, mesmo informando sobre a falta de recursos materiais e humanos não havia garantias que o pedido fosse atendido. Por vezes, tais requerimentos acumulavam-se à medida que as carências aumentavam. Segundo Fortunado de Almeida (1928), a penúria que passava a organização militar portuguesa refletia-se em todas as suas possessões deixando-as vulneráveis.

As consequências praticas do nosso descalbro militar, numa época de incertezas e perigos desde o princípio da Revolução Francesa, revelam-se na serie de acontecimentos que expusemos no reinado de D. Maria I. As forças militares de Portugal, por diminutas e desorganizadas, a ninguém inspiravam respeito nem a simples consideração a que tínhamos direito pela nossa tradição. A nação portuguesa não mantinha perante os acontecimentos da Europa a atitude firme que lhe ditavam os seus interesses e a própria honra, porque não tinha força armada para resistir a qualquer agressão, e por isso cedia perante as ameaças da França e da Espanha e perante o desdém da Inglaterra. (ALMEIDA, 1928, p. 290)

A falta de recursos não se limitava somente a materiais, a Coroa portuguesa sofria para conseguir organizar um corpo naval, capaz de suprir as necessidades dos marinheiros, artilheiros e demais homens de armas.

3.2 Escassez de tripulação

A escassez de tripulação para os navios mercantes ou de guerra era uma outra dificuldade enfrentada pela Coroa portuguesa para conseguir atender as demandas para a defesa da Capitania. A navegação marítima tinha inúmeros desafios e estava repleta de infortúnios, pois a vida a bordo de uma embarcação em alto mar era cercada de perigos.

As condições nas embarcações eram ruins e corriqueiramente se perdiam marinheiros para as inúmeras tragédias inerentes ao ofício.

Os marinheiros estavam expostos a toda sorte de acidentes e fatalidades, como doenças, mortes ou deserção. Fato é que não havia marinheiros suficientes para atender toda demanda dos navios da Coroa portuguesa. Embarcações de comércio e de guerra, de Carreira do Brasil ou da Índia, todas sofriam com a falta de tripulação para o serviço. “Quanto conseguir marinheiros para os navios, a dificuldade existia ainda nos meados do século XVIII. Os disponíveis eram bastante disputados para os navios de diversas frotas.” (HUTTER, 2005, p. 52)

Hutter pontua que a dureza do trabalho nos navios e os soldos baixos, eram fatores que contribuíram para enfraquecimento das fileiras. “Não era incomum, a deserção de tripulantes, sobretudo de soldados e marinheiros, quando da ancoragem dos navios nos portos da escala, muitas vezes devido à dura vida a bordo e ao pouco ganho.” (HUTTER, 2005, p. 169)

O recrutamento de tripulação também sofria com a insuficiência de recursos, o que dificultava em conseguir arregimentar um efetivo profissional adequado para servir nos navios e responder às necessidades do trabalho. O cofre de Portugal parecia estar sempre vazio para zelar pela defesa.

Decretavam-se algumas providências, é certo, mas sem alcance nem orientação. “O ouro do Brasil – diz Latino Coelho – continuava a jorrar para a metrópole, mas o exército chegava-se a dever 18 meses das suas pagas tenuíssimas, como se os soldados, principalmente se pudessem alimentar, a não ser que se arrojassem ao latrocínio, ou se humilhassem à esmola.” Continuava a ser habitual naquele tempo este recurso para aliviar a miséria militar. Já nos fins de 1761 Sebastião Carvalho assegurava por acertadas as disposições que de futuro se fizessem regularmente os pagamentos, e desde logo conseguia solver aos famélicos soldados seis meses dos seus soldos atrasados. (ALMEIDA, 1928, p. 287-288)

As deficiências no Reino se refletiam ainda mais fortes na América portuguesa. Sendo a Bahia um dos grandes centros do império, acabava por concentrar muitas dessas dificuldades. A falta de marinheiros para o serviço foi um problema permanente acentuado pela falta de recursos e pelo uso de homens desqualificados para o trabalho.

As tripulações dos navios portugueses possuíam um efetivo de homens mal treinados, com pouca ou nenhuma experiência militar. Os valores oferecidos para

cumprimento de tais ofícios, por serem muito baixos, influía na qualidade das fileiras. Corriqueiramente havia atrasos nos pagamentos dos soldos, que somado as condições precárias a bordo dos navios, ajuda a entender os motivos da falta de marinheiros.

A qualidade dos soldados e marinheiros se não era adequada, era explicada pelo método de recrutamento empregado pela Coroa. Na falta de voluntários, homens eram alistados a força. Condenados e criminosos cumpriram suas penas a serviço da Coroa a bordos dos navios, engrossando as fileiras das tripulações. Em contraste com as tripulações de outras nações Boxer destaca:

Por outro lado, os soldados portugueses, mandados como carne de canhão para os campos de batalha coloniais durante todo o século XVII, eram quase sempre recrutados à força entre presos e criminosos condenados, como monotonamente testemunham as reiteradas queixas das autoridades de Goa e da Bahia. Nem mesmo as autoridades da metrópole desconheciam as desvantagens que esse processo de recrutamento acarretava. (BOXER, 2002, p. 174)

Com extratos tão carentes de profissionalismo e de treinamento militar, não é de se espantar que os insucessos no mar, e os problemas de disciplina em terra, acarretassem desvantagens nas batalhas e na constituição de efetiva defesa. Sobre isso, Boxer (2002, p. 130) frisa que “a falta de disciplina e de treinamento militar se aliava a uma presunçosa autoconfiança, que os tornava notoriamente descuidados e negligentes em muitos lugares críticos, quando eram necessários cuidados e vigilância adicionais. Essas condições e “a vida dura que levavam sem dúvida contribuíam para brutaliza-los.” Em terra “quase nunca os marinheiros eram tratados de forma justa pelos funcionários da Coroa, que desviavam os soldos ou lhes davam pouca ração.” (BOXER, 2002, p. 228)

Adicionava-se ainda, a essas requisições da Carreira da Índia na Bahia, freqüente desfalque populacional. Raríssimo era o caso de um navio dêsse roteiro que ao aprofundar para Salvador não apresentasse claros na tripulação e guarnição militar. A sinistra ceifa tinha os mais diferentes estímulos a bordo: o escorbuto, a sede, a inanição, as quedas e acidentes no mar, os surtos de agravação das endemias e até os motins, aquelas obrigando inclusive a renovação da botica dos barcos no Salvador. Mal equipados e remunerados, esbulhados pelos capitães, contendendo por pútridas rações e água bichosa, os homens do mar tinham a vida encurtada pelo intenso desgaste físico e mental. Vêzes houve em que, na Bahia, tornou-se necessário substituir quase toda a tripulação de naus da Índia. (LAPA, 1968, p. 188-189)

Todas essas condições eram confrontadas com a experiência de outras nações, que conseguiam angariar tripulações para seus navios mercantes ou de guerra, com marinheiros e homens de artilharia bem treinados. Havia também casos de estrangeiros, que tinham sucesso em formar tripulação para seus navios convocando esses homens no Brasil, enquanto faltavam para os navios de Portugal.

Conrad Rott, um dos empresários alemães titulares de contratos com monopólio da pimenta, assegurou a um funcionário superior da Coroa, em 1660, que, pagando soldos descentes e fornecendo rações completas, ele conseguiria recrutar 3 mil marinheiros portugueses num momento em que as autoridades de Lisboa mal poderiam reunir trezentos “a custo de pancadas e prisões.” (BOXER, 2002, p. 228)

A falta de marinheiros nos navios portugueses se dava, principalmente, por conta das condições dos navios e porque faltavam recursos para assegurar os pagamentos dos soldos. Essa situação expunha os navios portugueses as hostilidades de navios inimigos mais bem aparelhados e tripulados por marinheiros experientes.

Segundo apreciação de um contemporâneo francês, embarcado em navio português, nas naus portuguesas se prestavam a ser facilmente apresadas devido ao fato de manterem uma população pouco instruída nos afazeres militares. Analisando a questão da apreensão dos navios portugueses em princípios do século XVII, insistia no fato de que suas naus ofereciam pouca resistência nas ocasiões de combate, sobretudo por serem os soldados filhos de camponeses “apanhados a força desde a idade dos doze anos, de sorte que não tendo nunca visto a guerra, não podem entrar em combate.” Quanto aos encarregados de canhões, os bombardeiros, eram, na maioria, artesãos como sapateiros, alfaiates etc. “De modo que não sabem o que é dar um tiro de peça quando é mister.” (HUTTER, 2005, p. 142)

Essas dificuldades não eram exclusivas de um período isolado, ocorrendo em vários momentos e se mostrando como um problema de difícil resolução. A Coroa bem que tentou modificar o quadro, no entanto não obteve sucesso em mudar a situação de escassez de tripulação para suas embarcações.

A Coroa timidamente tentou estancar a situação da falta de marinheiros, porém com um plano pouco atrativo o qual não trazia grandes mudanças para quem poderia vir a ingressar nas tripulações.

O Brasil colonial nunca teve o forte caráter militar que foi marcante no Estado da Índia. Vice-reis, Governadores-gerais e Salvador eram responsáveis pela defesa, equipamento de guarnições, regulamentações

das tropas de linha e o aumento das milícias e auxiliares. Salvador era também base para operações militares no Atlântico-Sul. No Auge dos ataques ao Estado da Índia, no século XVII, sugeriu-se que se enviassem reforços do Brasil, porém, tais sugestões eram raramente atendidas e, quando eram, de modo inadequado.

As tentativas de um vice-rei/governador-geral de manter regimentos em Salvador além do efetivo eram frustrados por deserções, falta de vontade e evasão. (RUSSELL-WOOD, 2014, p. 209-210)

As tripulações dos navios de guerra portugueses, dos navios de Carreira da Índia e das Carreira do Brasil, eram compostas por uma variedade notavelmente grande de nacionalidades, muito mais do que os barcos de outras nações. Cada vez mais os navios portugueses precisavam completar as tripulações com escravos, dada a carência de marujos.

O recrutamento da tripulação era em parte voluntário, em parte forçado. Muitos marinheiros e soldados alistavam-se para a viagem, porém desde meados do século XVI, havia frequentes relatos que, em virtude da escassez de homens, os oficiais escolhiam entre prisioneiros e que era aceito qualquer marinheiro estrangeiro contanto que não fosse da religião reformada, para participar da tripulação. Nessa época tornava-se corrente cadastrar vagabundos e ociosos para as armadas das Índias. (MADEIRA, 2005, p. 81)

A requisição de tripulação era garantia de tentar assegurar que os navios pudessem fazer suas travessias em maior segurança, tendo em vista que as rotas comerciais ligadas a capitania da Bahia eram frequentemente visitadas por piratas e corsários.

Como visto anteriormente, as naus mercantes portuguesas em geral, não eram preparadas para a guerra e careciam de recursos para sua defesa. Em algumas ocasiões era providenciado equipagem e homens para guarnecer algumas embarcações quando requerido por algum negociante ou autoridade. Esses navios que porventura estivessem em necessidade de se providenciar defesa, poderiam ter o pedido concedido.

Situação como essa pode ser observada no documento a seguir. Trata-se de um requerimento datado de antes de 18 de maio de 1817, quando o dito requerimento foi protocolado. Assinam o documento Bento Jose Pacheco e Filhos, negociantes da praça de Salvador.

Dizem Bento Jose Pacheco e filhos, negociantes desta praça e proprietários da Galera denominada Condessa da Ponte, que se acha de próximo a seguir viagem para a cidade da Bahia que para guarnição e defesa da mencionada Galera contra os corsários que hostilizão a nossa

Bandeira se precisão seis ou oito pessos de artilharia do calibre de doze com o seus competentes pertences; e por isso os suplicantes recorrem a Vossa Majestade, para que se digne mandar se lhes prestem do Arsenal Real da Marinha, assignando os suplicantes o termo de costume de ficarem responsaveis pelo seu importe.

Dizem Bento Jose Pacheco e Filhos negociantes da praça desta cidade, e proprietários da Galera Condeça da Ponte da navegação do Brasil, que destinando-se o mesmo navio para a Bahia com [...] receito os suplicantes alegando insultos dos piratas que cruzão nossos mares afim de prejudicarem o Comercio Portugues, e querendo por isso prevenirem-se, armando em guerra s sobredita Galera, precisarão para este armamento, que se lhe confiem do Real Arsenal 16 pessos d'artilharia, 50 espadas, 50 [...], 30 espingardas, 60 pistolas, 300 balas d'artilharia, 150 palanquetes, 10 barris de pólvora, e finalmente dois condestáveis d'artilharia. E por que Nossa Majestade, a bem do Comercio Nacional, se tem dignado conceder a outros navios portugueses similhanetes auxílios, por isso os suplicantes.

El Rei Nossa Majestade seja servido fazer-lhes a graça de lhes confiar os artigos mencionados, para o armamento da sobredita Galera. (AHU_ACL_CU_005, Cx. 259\Doc. 18094 1)

As informações no documento mostram que mesmo no século XIX ainda havia a preocupação com os ataques de piratas e corsários, que permaneciam hostilizando os navios de comércio das praças portuguesas. Na primeira parte do requerimento os negociantes solicitam recursos ao Real Arsenal para poder equipar a embarcação em guerra, a fim de poder realizar a travessia em maior segurança, tendo em vista que poderiam vir a sofrer algum ataque durante o trajeto.

A resposta dada aos negociantes é o deferimento para que o Real Arsenal confie aos sobreditos suplicantes as peças de artilharia que haviam solicitado, enumerando os equipamentos que seriam equipados a embarcação. Foi adicionado ao pedido dois condestáveis de artilharia, ou seja, dois marinheiros de guerra, a fim de que pudessem os suplicantes ter a frente do navio homens com experiência no manejo das armas.

Durante algum tempo a Coroa portuguesa tentou estabelecer normas para orientar a navegação marítima, com intuito de assegurar a integridade do comércio e resguardar suas embarcações de ataques de piratas e corsários. Essas normas acabavam caducando, pois não havia um controle rígido sobre o que ocorria a milhares de quilômetros de Lisboa, sem contar que o interesse econômico prevalecia na maioria das vezes sobre as tentativas de se estabelecer normas de navegação, que para serem cumpridas, geravam mais custos aos comerciantes.

Por Carta Régia de 7 de março de 1617, mandou Felipe II de Portugal, que se pusesse novamente em vigor a lei de D. Sebastião, sobre andarem armados e artilhados os navios que navegassem para as conquistas ultramarinas, porque em se cumprir assim consiste o remédio da maior parte dos danos que dos corsários se recebem.

Os navios mercantes não faziam viagem sem estarem providos de peças roqueiras, arcabuzes, piques e lanças em número proporcional ao número de toneladas de sua arqueação, para se defenderem de qualquer assalto. Não alcançariam licença de levantar ferro, sem que o provedor dos armazéns e das armadas em Lisboa, e os juizes das alfandegas nos outros portos, os visitassem e verificassem o cumprimento deste preceito.

Estas disposições não se cumpriram, nem se podiam cumprir, pois demandavam bons oficiais bombardeiros, que faltavam, e as tripulações afeitas ao manejo das armas, que não podiam ser substituídos por marinheiros bisonhos. Por isso vieram quatro anos depois novas e miúdas disposições regular o assunto, sem, todavia, alcançarem melhor êxito. (ALMEIDA, 1928, p. 308)

As determinações régias eram difíceis de se cumprir, ainda mais quando havia interesses particulares envolvidos e o tempo era inexorável. As voltas com essas determinações durante vários séculos, a Coroa portuguesa tentou emplacar formas de otimizar as Carreiras e dar maior segurança aos seus súditos.

Uma maneira encontrada de prover segurança aos navios em suas viagens, que possuía maior efetividade, era a constituição das escoltas e comboios. O sistema de comboios possibilitava organizar as partidas das embarcações, para que pudessem reunir em grupo, geralmente escoltadas por navios de guerra, e assim dissuadir ataques de inimigos.

3.3 Sistema de comboios e escoltas armadas

Em decorrências das embarcações mercantes portuguesas navegarem mal armadas – quando eram armadas – e ficarem suscetíveis a caírem nas garras dos piratas e corsários franceses, ingleses e holandeses. Havia também uma considerável incidência no Atlântico Sul de piratas argelinos, com registros de investidas aos navios portugueses até meados do século XIX.

Como visto anteriormente neste trabalho, a falta de receitas para o devido provimento de defesa e sua manutenção afligia a todas as possessões portuguesas e na Bahia não era diferente. A cidade de Salvador, consolidada como a “cabeça” da colônia na América portuguesa, se esforçava para prover recursos para proteção do comércio.

As soluções disponíveis para dissuadir os insultos de piratas e corsários, conforme afirma Boxer (2002, p. 235), consistiam em armar satisfatoriamente os navios ou prover escoltas por navios de guerra “como acontecia com as *flotas* espanholas quando praticavam o comércio transatlântico.”

Apesar de sinalizar desde o século XVI para um sistema de comboios, a Coroa portuguesa demorou para introduzir um sistema de frotas efetivo. Equipar os navios mercantes portugueses, dado o tamanho da frota mercante, era praticamente inviável financeiramente, pois equipar para guerra tantas embarcações demandaria uma elevada soma de dinheiro que não havia nos cofres reais.

Parte da dificuldade em se estabelecer o sistema de frotas advinha da complexidade portuária da monarquia pluricontinental portuguesa pois, somente na América, as 14 capitanias tinham, cada uma, um porto próprio. Outro elemento importante que atrapalhava a constituição de tal sistema, vinha da dificuldade de organizar um cronograma em face dos prazos dos produtores e comerciantes. A espera pela composição das frotas acarretava prejuízo: as mercadorias pereciam depois de armazenadas, ocasionando na deterioração do açúcar e do tabaco por exemplo.

A estadia das naus no Salvador merecia da parte das autoridades uma severa fiscalização no sentido de limitá-la o mais possível. Essa cautela se justificava mesmo nas épocas em que foi permitido aos navios da Carreira da Índia escalar no Salvador. Naquelas em que não o foi, a própria arribada é que devia ser justificada e justificável preliminarmente. Sujeitas ao regime de comboios e às monções, a demorada permanência dessas embarcações no porto trazia enormes prejuízos pelo risco de se perder a monção, devendo nesse caso esperar só a próxima para ser possível a continuação da viagem. A deterioração das mercadorias, os gastos com a tripulação e os problemas que a sua manutenção e remuneração em terra traziam para as autoridades, agravavam as conseqüências de um descuido nos limites da estadia. (LAPA, 1968, p. 216)

Apesar das tensões e conflitos sobre as frotas e escoltas, a necessidade de reduzir as perdas para os constantes ataques fez com que 1649 fosse constituída a Companhia do Brasil numa tentativa de emular a Companhia das Índias Orientais da Holanda.

A Companhia prometia equipar e manter uma frota de 36 navios de guerra dividida em duas esquadras, para escoltar toda a navegação portuguesa entre Portugal e Brasil. O Porto e Lisboa seriam portos terminais num lado do Atlântico, e Recife (depois da sua conquista em 1654), a Bahia e o Rio de Janeiro, no outro. (BOXER, 2002, p. 237)

A Companhia enfrentou diversas críticas desde o início de suas atividades. Além de não conseguir captar os recursos necessários para sua operação, não conseguiu administrar o monopólio de importação de vinho, bacalhau, azeite e farinha, por preços que ela fixava. Tampouco teve capacidade para cumprir com as obrigações na formação das escoltas prometidas, chegando em alguns anos, ser incapaz de fornecer uma única escolta.

Em 1664 a Companhia foi absorvida e incorporada pela Coroa, passando a funcionar como órgão do Estado, passando a se chamar Companhia Geral do Comércio do Brasil até ser extinta em 1720.

Enquanto esteve vigente o sistema de frotas, foi de certa maneira, eficiente para cumprir com os objetivos almejados pela Coroa, os quais eram garantir a proteção das embarcações do comércio, estancando os prejuízos com as perdas para os piratas e corsários. Os grupos de embarcações capitaneados por fragatas e outros navios de guerra conseguiam impedir, na grande maioria das vezes, os ataques e abordagens.

Apesar das suas deficiências, a Companhia Geral do Comércio do Brasil (fundada em 1649 e incorporada pela Coroa em 1664) havia instituído os conceitos de comboios armados e de agrupamentos de embarcações em frotas. Os resultados foram favoráveis a ponto de levar à continuidade tanto do sistema de frotas, quanto da escola por navios de guerra mesmo após a extinção da Companhia em 1720. A coroa alternou mudanças no sistema de comboios no curso do século XVII e no século XVIII, extinguindo-o em 1765, reinstaurando a prática em 1797 a 1801 até acabar por aboli-lo. (RUSSELL-WOOD, 2014, p. 132)

Enquanto esteve vigorando, o sistema de comboios e as escoltas, teve um papel importante para auxiliar na proteção das embarcações que seguiam viagem de Salvador e das que faziam escala em seu porto. Com a abolição do sistema de comboios, e, portanto, da obrigatoriedade das embarcações de comércio portugueses de navegarem apenas acompanhadas, os proprietários de navios e comerciantes buscaram outros meios para prover defesa para suas embarcações.

Em Salvador muitos negociantes recorriam ao governador da Bahia ou diretamente ao Rei, solicitando que suas embarcações fossem equipadas com armas e homens, para poderem realizar suas viagens. Caso como do negociante Bento Jose Pacheco que em 1817 enviou requerimento para armar sua embarcação para defesa contra o ataque de piratas e corsários, mencionado anteriormente neste trabalho.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A constante ameaça de ataques de piratas e corsários à Bahia, justificava a preocupação com a manutenção e aprimoramento do aparato de defesa da capitania. A debilidade militar impossibilitava a manutenção de forças capazes de estancar essas incursões, contribuindo para a presença do corso e da pirataria na região desde o século XVI.

Vários documentos relacionados a capitania da Bahia, oriundos do século XVIII e XIX apontam para investidas de navios inimigos, e assinalam sobre a necessidade de provisões para fortalecer as defesas da capitania em face dos perigos que esses inimigos ofereciam ao litoral, demonstrando a recorrência desta situação.

As mudanças recorrentes nos ordenamentos que regiam a navegação, dificultavam a promoção de medidas de segurança para a comércio marítimo. Na maior parte do tempo os interesses particulares prevaleciam sobre as determinações régias, enfraquecidas continuamente pela falta de fiscalização, pela corrupção dos agentes públicos e pela falta de eficácia das medidas estabelecidas.

A falta de recursos foi um elemento preponderante para a fragilização das medidas e dos mecanismos de defesa. O enfraquecimento dos dispositivos de defesa era perceptível, chegando ao ponto de faltar itens básicos para as guarnições da Bahia. A falta de pólvora, gênero essencial, expõe a precariedade e penúria pelas quais passava a capitania.

Garantir a segurança do comércio marítimo e prover defesa para as guarnições, eram pontos críticos para a Coroa portuguesa, que parecia não ser capaz de dar todos os recursos necessários para manutenção de suas colônias. A insuficiência de receitas para a defesa acompanha os portugueses desde o século XVI e os impactos dessa deficiência são sentidos por todo o império até meados do século XIX.

Este trabalho não teve por objetivo esgotar as discussões em torno da presença de piratas e corsários na Bahia e nem exaurir as possibilidades de pesquisa dentro deste tema. Existem muitos elementos abordados neste estudo que possibilitam a interação com outros campos historiográficos e a abertura para novas pesquisas.

BIBLIOGRAFIA

- ALMEIDA, Fortunado de. História de Portugal. **Instituições políticas e sociais de 1580 a 1816**. Tomo V. Coimbra: Fortunato de Almeida, 1927.
- ALMEIDA, Francisco Eduardo Alves de *et al.* **Atlântico: a história de um oceano**. 1ª edição. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2013.
- AZEVEDO, Esterzilda Berenstein de. **Engenhos dos Recôncavo Baiano**. – Brasília – DF: Iphan / Programa Monumenta, 2009.
- BOXER, C. R. **O Império Marítimo Português, 1415-1825**. São Paulo, SP: Companhia das Letras, 2006.
- BRITO, Bernardo Gomes de. **História Trágico-Marítima**. Volume I e II. Livro de Bolso 275/278 Publicações Europa-América, 1956.
- GODINHO, Vitorino Magalhães. **Mito, mercadoria, utopia e prática de navegar: Séculos XIII-XVIII**. Lisboa: DIFEL, 1990.
- HUTTER, Lucy Maffei. **Navegação nos séculos XVII e XVIII**. Rumo: Brasil. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2005.
- LUCENA SALMORAL, Manuel. **Piratas, bucaneros, filibusteros y corsarios en América: perros, mendigos y otros malditos del mar**. Madrid: Mapfre, 1992.
- MADEIRA, Angélica. Livro dos naufrágios: **Ensaio sobre a história trágico-marítima**. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2005.
- MAXWELL, Keneth. **Chocolate, piratas e outros malandros: ensaios tropicais**. São Paulo: Editora Paz e Terra. 1999,
- OLIVEIRA, Mário Mendonça de. **As Fortalezas e a Defesa de Salvador**. Brasília, DF: Iphan/Programa Monumenta, 2008.
- RUSSELL-WOOD, A. J. R.; DOMINGUES, Angela; MOURA, Denise A. Soares de (Org.). **Histórias do Atlântico português**. São Paulo: Editora UNESP, 2014.
- SCHWARTZ, Stuart. **Segredos Internos: engenhos e escravos na sociedade colonial 1550-1835**. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.
- SOUZA, Avanete Pereira. **A Bahia no século XVIII: Poder político local e atividades econômicas**. São Paulo: Alameda, 2012.
- SOUZA, Avanete Pereira. **A Bahia no século XVIII: poder político local e atividades econômicas**. São Paulo: Alameda, 2012.

DICIONÁRIOS E ENCICLOPÉDIAS

BLUTEAU, Rafael; **Vocabulário Portuguez e latino**. Lisboa: Officina de Pascoal da Sylva, Impressor de Sua Magestade, 1728. Volume 2. Disponível em: <<http://www.brasiliana.usp.br/handle/1918/002994-02#page/1/mode/1up>>. Acesso em outubro de 2021.

FLEXOR, Maria, Helena Ochi. **Abreviaturas: manuscritos dos séculos XVI ao XIX**. 3. Edição. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2008.

TESES

MALVASIO, Ney Paes Loureiro. **Distantes Estaleiros: a criação dos arsenais de marinha e sua inserção na reforma naval pombalina do império marítimo português (1750/1777)**. Rio de Janeiro: UFRJ/IFCS, 2009.

FONTES

Projeto Resgate - Bahia Eduardo de Castro e Almeida (1613-1807). Disponível em: http://resgate.bn.br/docreader/DocReader.aspx?bib=005_BA_CA&Pesq=piratas&pagfis=40340. Acesso em novembro de 2021

Projeto Resgate - Bahia Avulsos (1604-1828) Disponível em: http://resgate.bn.br/docreader/DocReader.aspx?bib=005_BA_AV&Pesq=piratas&pagfis=13493
Q. Acesso em novembro de 2021

BRITO, Bernardo Gomes de. **História Trágico-Marítima**. Volume I. Livro de Bolso 275/278 Publicações Europa-América, 1956.